This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

WIDENER LIBRARY
HX 6UIP 0

Digitized by Google

Slav 3625.3

Harvard College Library

BOUGHT WITH INCOME

FROM THE BEQUEST OF

HENRY LILLIE PIERCE

OF BOSTON

Under a vote of the President and Fellows,
October 24, 1898

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

RUSSLAND IN ASIEN

Band VIII

Der Ferne Osten

Seine Geschichte, seine Entwicklung in der neuesten Zeit und seine Lage nach dem russisch-japanischen Kriege

Von

C. von Zepelin

Generalmajor a. D.

I. Teil:

Zur Geschichte des fernen Ostens bis 1906. Port Arthur und Dalnij unter russischer Herrschaft. Die Verbindungen der Mandschurei und des Amur-Bezirks mit Europa und die Verkehrsverhältnisse im Innern.

Mit zwei Skizzen im Texte und einer Karte von Port Arthur mit seinen Umgebungen und den vor dem Kriege und den beim Beginn der Belagerung vorhandenen Befestigungen und seinen Hafenanlagen.

BERLIN 1907.

Verlag von Zuckschwerdt & Co.

W. 30, Motzstraße 56.

Digitized by Google

Verlag von Zuckschwerdt & Co. in Berlin W. 30, Motzstraße 56.

A. von Drygalski:

Ernste und heitere Bilder aus der Armee des weissen Zaren

Mit Abbildungen.

1. Bändchen. Elegant brosch. 3 Mark; orig. geb. 4 Mark 50 Pfg.
2. Bändchen. Elegant brosch. 4 Mark; orig. geb. 5 Mark

Beide Bände komplett gebunden 10 Mark.

Die Organisation der Russischen Armee in ihrer Eigenart

und unter Vergleich mit den Streitkräften Frankreichs, Österreich-Ungarns, Italiens und Deutschlands.

Nach russischen und anderen Quellen

Mit einer Karte. Von **A. von Drygalski,** Rittmeister a. D. *Preis 8 Mark.*

Einteilung und Dislokation der Russischen Armee

nebst Übersichten über die Kriegsformationen und Kriegsetats und einem Verzeichnisse der Kriegsschiffe.

Nach russischen amtlichen Quellen bearbeitet von

v. Carlowitz-Maxen, Major z. D.

19. Ausgabe, Oktober 1906. Preis **1** Mark **80** Pfg.

Die Kämpfe der Russischen Truppen in der Mandschurei

im Jahre 1900.

Auf Grund der veröffentlichten Berichte des russischen Generalstabes zusammengestellt von

Preis 1 Mk. 50 Pfg. **v. C. M.,** Major z. D. *Preis 1 Mk. 50 Pfg.*

Mit drei Beilagen und einer Skizze.

Digitized by Google

Russland in Asien

Digitized by Google

Digitized by Google

RUSSLAND IN ASIEN

Band VIII

Der Ferne Osten

Seine Geschichte, seine Entwicklung in der neuesten Zeit und seine Lage nach dem russisch-japanischen Kriege

Von

C. von Zepelin

Generalmajor a. D.

I. Teil:

Zur Geschichte des Fernen Ostens bis 1906. Port Arthur und Dalnij unter russischer Herrschaft. Die Verbindungen der Mandschurei und des Amur-Bezirks mit Europa und die Verkehrsverhältnisse im Innern.

Mit zwei Skizzen im Texte und einer Karte von Port Arthur mit seinen Umgebungen und den vor dem Kriege und den beim Beginn der Belagerung vorhandenen Befestigungen und seinen Hafenanlagen.

Berlin 1907.
Verlag von Zuckschwerdt & Co.
W. 30. Motzstraße 56.

Digitized by Google

Slav 3625.3

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901 sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.

Spamersche Buchdruckerei, Leipzig-R.

MICROFILMED AT HARVARD

Digitized by Google

Vorwort.

Die Ereignisse der neuesten Zeit haben den Teil des östlichen Asiens, den man als den „Fernen Osten“ bezeichnet, in den Vordergrund des politischen Interesses gerückt.

Jenes weite Gebiet, zu dem man meist außer dem Militärbezirk Amur die Gebiete von Jakutsk und Transbaikalien sowie die Mandschurei zu rechnen pflegt (in neuester Zeit wohl auch Korea), gehörte noch vor einigen Jahrzehnten zu den am wenigsten bekannten Teilen Asiens.

Weitab von den großen Verkehrswegen, getrennt von dem Festlande Europas und den dem Handel und der Kultur mehr erschlossenen Gebieten des eigenen Weltteiles durch die schwach bevölkerten, einen großen Teil des Jahres in Schnee und Eis gebetteten Ebenen Sibiriens und die unwirtsamen Steppen und Wüsten der Mongolei, hatte dies weite Gebiet naturgemäß früher nur in geringem Maße das Interesse des Geographen wie des Soldaten und des Kaufmanns auf sich gezogen. Daher fehlte es auch sehr an zuverlässigen wissenschaftlichen Quellen, die seine Kenntnis weiten Kreisen zu vermitteln vermochten, namentlich an solchen in deutscher Sprache.

Erst die kriegerischen Ereignisse seit dem Jahre 1894, wo das aufstrebende Japan, das selbst erst vor wenigen Jahrzehnten aus seiner kulturellen Abgeschlossenheit herausgetreten war, auf dem asiatischen Festlande erschien und China besiegte, haben den Fernen Osten zum Schauplatze weltbewegender Ereignisse gemacht und ihm eine hohe Bedeutung für die Zukunft verliehen.

Digitized by Google

Nicht zum mindesten trug hierzu bei die Erbauung des in seinem letzten Teile der ostchinesischen Eisenbahn und deren Abzweigungen, den Fernen Osten durchquerenden großen Überlandschienenweges und die Gründung der Häfen von Wladiwostok, Dalnij und Port-Arthur mit den dem Verkehr zur See dienenden Dampfer-Gesellschaften. Hierdurch wurde der Ferne Osten mit den Kulturländern der Welt verknüpft.

Die Jahre 1900—1905 führten die russischen und japanischen Heere bis in das Herz der Mandschurei. Den Heeren und den Schienenwegen folgte der Handel und das Gewerbe, der Geograph und der Topograph bis in Gegenden, in die seit Jahrhunderten nur selten ein Europäer seinen Fuß gesetzt hatte.

Europäische Städte entstanden nicht nur in Port-Arthur und Dalnij, sondern auch — als Niederlassungen neben der Chinesen-Stadt — in Inkou (Njutschwang), Charbin und anderen Orten. So wurden die Kriege der Jahre 1900 und 1904/05 Veranlassung auch zu einer kulturellen Veränderung des Fernen Ostens, wie sie bis dahin der Boden Asiens in einer so kurzen Spanne Zeit noch niemals erlebt hatte.

Die früheren Bände von „Rußland in Asien", soweit ihr Inhalt überhaupt den Fernen Osten behandelte, sind entweder vor dem Jahre 1900 erschienen oder schildern speziell einzelne Teile dieses großen Gebietes und berühren die Geschichte des Fernen Ostens fast gar nicht. So fehlte es an einer eingehenden Darstellung der Verhältnisse auf der Halbinsel Kwantun (Port-Arthur und Dalnij), einer solchen der Ostchinesischen Eisenbahn, sogar des südlichen, wichtigsten Teiles des Küstengebietes (Primorskaja Oblastj) der Insel Sachalin und anderem.

Dies alles ließ es dem Verlage erwünscht erscheinen, der hierbei auch den ihm seitens der Presse bei Gelegenheit des Erscheinens des neuesten Bandes gewordenen Wünschen entgegenkam, ein möglichst lebensvolles Gesamtbild des Fernen Ostens in seiner heutigen Gestalt zu geben, sowie seiner Geschichte. Hierbei sollten die Momente besondere Berücksichtigung erfahren, die in

Digitized by Google

den früheren Teilen des Werkes entweder nicht erschöpfend oder gar nicht behandelt werden konnten, die aber heute von besonderer aktueller Bedeutung sind.

Die Vorgänge der Feldzüge seit 1900 auf dem Boden oder an den Küsten des Fernen Ostens wurden nur berührt, soweit es nicht zu umgehen war. Die wichtigsten Daten sind im Anhange ausgeführt.

Zum Schluß erübrigt es noch, des für die Wissenschaft leider zu früh aus diesem Leben abberufenen Verfassers der früheren Bände dieses Werkes zu gedenken, des hochverdienten Generals Krahmer.

Der Verlag vertraute die Fortführung seiner wertvollen Arbeit dem unterzeichneten Verfasser an.

Indem er den ersten Teil derselben der Öffentlichkeit übergibt, erfüllt er eine Ehrenpflicht, des verstorbenen Kameraden zu gedenken, den, gleich ausgezeichnet an Charakter und Wissen, nur der Tod zwang, die fleißige Feder aus der Hand zu legen.

Eberswalde bei Berlin,
im Sommer 1906.

C. von Zepelin.

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Zur Geschichte des Fernen Ostens bis 1906 7
Einleitung 7
Rußland und der Ferne Osten bis zum Jahre 1900 14
Rußland und der Ferne Osten seit dem Jahre 1900 32

Port Arthur und Dalnij unter russischer Herrschaft 112
Allgemeine Bemerkungen über die Halbinsel Kwantun und deren Vorgeschichte bis zur Erwerbung des Pachtgebietes durch Rußland 112
Das Pachtgebiet und seine Verwaltung unter russischer Herrschaft 116

Die Entwicklung und die Schicksale Port Arthurs seit dem Jahre 1898 119
Der Hafen 119
Die Stadt 126
Die Festung 137
Der Befestigungsentwurf vom 18./31. Januar 1900 und seine Durchführung bis zum Ausbruch des Krieges 142
1. Die Küstenbefestigungen 144
a) Die Gruppe auf der Tiger-Insel 144
b) Die Gruppe des Goldenen Berges und der Flachen Landzunge 144
c) Die Gruppe des Kreuzberges 145
2. Die Landbefestigungen 145
a) Die Zentralumwallung (Zentralnaja Ograda) 145
b) Die Landbefestigungen der ersteren (inneren) Linie . 146
Die Nordostfront 146
Die Nordfront 146
Die Westfront 147
c) Die vorgeschobenen Landbefestigungen zweiter (vorderer) Linie 148
Der tatsächliche Zustand der Befestigungsanlagen beim Ausbruch des Krieges 148
Die Ausrüstung der Festung 150
Befestigung der Landenge von Kintschou 154
Zustand von Port Arthur nach der Übergabe. — Rückblick auf die Belagerung. — Bedeutung des Ereignisses für den Fernen Osten und Rußland 156

Dalnij (Talienwan). — Geschichte seiner Gründung 169
Dalnij als Hafen 176
Die Stadt Dalnij 178

Digitized by Google

Die Verbindungen der Mandschurei und des Amur-Bezirks mit Europa und die Verkehrsverhältnisse im Innern 188
Der Binnenverkehr vor Erbauung der Schienenwege 188
1. Der Verkehr auf den Landwegen 188
2. Der Binnenverkehr unter Verwertung der Gewässer . . . 190
Der Verkehr auf dem Seewege 200
1. Der Weg zur See durch das nördliche Eismeer und die neueren Projekte zur Herstellung einer Verbindung mit Amerika . . 200
2. Der Seeweg um den Süden Asiens zum Fernen Osten 208
Die Freiwillige Flotte (Добровольный Флотъ) in ihrer Bedeutung für diesen Verkehr 210
Die Verkehrsverhältnisse des Fernen Ostens nach der Erbauung der Eisenbahnen 216
1. Fürst Chilkoff und Graf Witte. — Würdigung ihrer Verdienste um den Asiatischen Überlands-Schienenweg . . 218
2. Überblick über die heute in Sibirien, in dem Amur-Gebiet und in der Mandschurei im Betriebe befindlichen Eisenbahnen 221
Die russisch-asiatischen Eisenbahnen während der kriegerischen Ereignisse der Jahre 1900, 1904—1905 241
1. Während der chinesischen Wirren in dem Jahre 1900 241
2. Während des russisch-japanischen Krieges 1904 und 1905 . . 257
Zur Zeit der Versammlung der Armeen und im Laufe der Operationen 257
Die Verwertung und die Ausgestaltung der Verbindungen auf dem Mandschurischen Kriegsschauplatze selbst durch die Kriegführenden 271
Anhang: Die wichtigsten Daten aus der Geschichte des Feldzuges 1904 und 1905 274
Nachträge während des Druckes 275, 276
Skizzen im Texte:
1. Befestigungen auf der Landenge von Kintschou 153
2. Plan der Stadt Dalnij mit ihren Hafenanlagen 184

Digitized by Google

Zur Geschichte des Fernen Ostens bis 1906.

Einleitung.

Haben je Kriege die Verhältnisse eines Landes umgestaltet, so ist dies der Fall gewesen mit dem großen Gebiete Asiens, das der Geograph, der Diplomat und der Soldat mit dem Gesamtnamen „Der Ferne Osten“ (Dalnij Wostok, Far East etc.) zu bezeichnen gewohnt ist.

Seine Umgrenzung ist, je nach dem Standpunkte der Nationen und der Männer der Wissenschaft, verschieden. Im allgemeinen versteht man unter ihm die Mandschurei, jene östlichste Provinz Chinas, in der die Wiege seiner heute regierenden Dynastie stand, das russische Amurgebiet nebst dem östlichen Sibirien, Transbaikalien und Sachalin eingeschlossen, zuweilen auch im politischen Sinne Japan und Korea. Es sind also die Länder, welche in den politischen und kriegerischen Wirren seit dem Beginn dieses Jahrhunderts mehr oder weniger in Mitleidenschaft gezogen wurden und, sei es als Kriegsschauplatz, sei es als Basis, der auf diesen operierenden Armeen und Flotten, eine Rolle in der Geschichte spielten. Endlich bezeichnet man in Rußland aber mit dem Namen „Ferner Osten“ wohl nur das russische Ostasien im engeren Sinne, d. h. mit Ausnahme Sibiriens, dessen Provinzen sich freilich auch bis an die Ostgrenzen Asiens, an das Eismeer und den nördlichen Stillen Ozean erstrecken. Dies Gebiet hat auch wohl Sievers in seiner 1904 erschienenen zweiten Auflage des Bandes „Asien“ im Auge, wenn er auf Seite 79 dieses Werkes den „Fernen Osten“ mit einer Oberfläche von 2 994 643 qkm und 1 286 000 Einwohner aufführt. Diese Namensbezeichnung ist in der geographischen Nomenklatur nicht alt, aber berechtigt, da sie durch den Sprachgebrauch des 20. Jahrhunderts begründet wird. Sievers führt übrigens die bei dem Erscheinen seines Werkes im tatsächlichen

Digitized by Google

Besitz der Russen befindliche Mandschurei, obwohl dies Land, staatsrechtlich zu China gehörend, auch unter chinesischer Verwaltung stand, mit den russischen Besitzungen auf. Man ersieht also hieraus, wie schwankend die geographischen Begriffe, wie flüssig die Umgrenzungen in Ostasien durch die militär-politischen Ereignisse wurden, die sich seit dem Jahre 1895 dort zutrugen. Es beweist dies aber auch, wie die Verhältnisse Ostasiens sich seit jener Zeit neu gestaltet haben.

Will man die scheinbar widerspruchsvolle geschichtliche Auffassung von dem Wesen des Krieges als des Regenerators der staatlichen und kulturellen Verhältnisse verstehen, so darf man mit Recht die Veränderungen hierfür anführen, die die Kriege der neuesten Zeit in Ostasien herbeigeführt haben.

Die Mandschurei z. B. war für die meisten Bewohner unseres deutschen Vaterlandes nur ein geographischer Begriff. Sie lag völlig „abseits der Geographie", höchstens daß eines Reisenden Schilderung seiner Erlebnisse daran erinnerte. Erst seit dem chinesisch-japanischen Kriege der Jahre 1894/1895 begann man sich, für sie wie für Korea, zu interessieren, und erst die Niederlassung des Zarenreiches auf der Halbinsel Ljautung sowie die von China diesem zugestandene Erbauung der ostchinesischen Eisenbahn förderte die Kenntnisse jener östlichen Provinz des himmlischen Reiches. Die mit den Boxerunruhen verbundenen Kämpfe der europäischen Mächte in der Provinz Tschili und den angrenzenden Teilen Chinas, namentlich aber der Krieg Rußlands in der Mandschurei, erschlossen dies Land nach allen Richtungen, wie noch nie zuvor. Die Notwendigkeit der Heranführung von Truppen, Munition und Kriegsmaterial aller Art auf dem Land- und auf dem Wasserwege zog das Amurland und das russische Küstengebiet, die Primorskaja Oblastj in einer bisher nie gekannten Weise in den Verkehr. Wenn diese Teile Ostasiens hierdurch der Kultur erschlossen wurden, so gewann auch die geographische Wissenschaft durch die Erkundung dieses Teiles des „gelben Weltteils".

Der eben beendete Krieg hat nun nicht allein dieser Länder Kenntnis erweitert, sondern auch trotz der Opfer, welche er den zum unmittelbaren Schauplatz der Kämpfe gewordenen Teilen der Mandschurei zeitweilig auferlegte, große Kapitalien beider kriegführenden Staaten in dies Land hineingetragen. Denn Russen wie Japaner bezahlten in ihrem wohlverstandenen Interesse die zur Verpflegung, zum Vorspann etc. ihrer Heere erforderten Lieferungen den Chi-

Digitized by Google

nesen. Sie errichteten Gebäude aller Art, bauten Eisenbahnen, verbesserten die Verkehrswege, überbrückten die Gewässer, suchten, soweit es möglich, die Gesundheitsverhältnisse zu verbessern, kurz, sie trugen die Kultur auf die verschiedenste Weise in das früher in tausendjähriger Erstarrung, einem Dornröschen gleich, befindliche Land. Wo aber auf den Schlachtfeldern und in der Umgebung der „Positionen" Dörfer zerstört wurden, Felder unabgeerntet blieben oder gar von Rosses Huf zerstampft wurden, wo man den Gaoljan abzumähen genötigt war, da dürfte dieser Schaden bald verwischt, bald überwunden sein. Denn man darf nie vergessen, daß die primitiven Lebensverhältnisse der großen Masse der chinesischen Bevölkerung gestatten, ihre etwa zerstörten Wohnplätze mit ungleich geringeren Mitteln und in weit kürzerer Zeit neuerrichten zu können, wie etwa den Bewohnern eines westeuropäischen Landes.

Was aber die europäischen Einwanderer für die Hafen- und Handelsplätze, wie Inkou, Njutschwang, Dalnij, Port-Arthur, ja für die Binnenplätze wie Charbin, Mukden und in anderen Orten, in denen „russische Viertel" geschaffen, getan haben, was in dieser Hinsicht in Korea geschaffen ist und noch von den faktischen Besitzern dieses Landes, den Japanern, geschieht, darf an dieser Stelle nur angedeutet werden. Es ist der eingehenden Schilderung vorbehalten. Aber auch in den eigentlich russischen Teilen Ostasiens, in Sibirien namentlich in dem Küstengebiet, in dem Wladiwostok sich als Festung und Kriegshafen mächtig entwickelte, in dem es aber auch — besonders vor der Eröffnung des Verkehrs auf der Ostchinesischen Eisenbahn und neuerdings nach dem Verluste der Häfen von Port-Arthur, Njutschwang-Inkou und Dalnij noch mehr — als Handelshafen eine wichtige Rolle zu spielen beginnt, haben die kriegerischen Ereignisse der neuesten Zeit mächtige Veränderungen, und im Vergleich von früheren Zuständen großen kulturellen Aufschwung hervorgerufen. Es sei hier nur an die Verbesserungen längs der Sibirischen Bahn, namentlich die Fertigstellung der Baikal-Umgehungsbahn und die Anlage einer großen Zahl von Zwischenstationen (Rasjesdü), an die Erweiterung des Verkehrs auf dem Amur und seinen Nebenflüssen, an die Erschließung der Kohlenlager erinnert. Ebenso tritt die Entwicklung des Fernen Ostens in den letzten Zeiten vor die Augen, wenn wir das Jahrhunderte lang, ja bis in die neueste Zeit hinein, als „das verschlossene Land" geltende Korea in seinem Zustande vor zehn Jahren und heute einer Betrachtung unterziehen, wo seine Häfen dem Verkehr erschlossen,

Digitized by Google

das Land nach den verschiedensten Richtungen von Eisenbahnen durchzogen ist. Wenn wir bedenken, daß die drakonisch harten Gesetze, welche der autokratische Kaiser dieses Reiches über die Behandlung der Fremden erließ, die es wagten, in dessen Grenzen Handel zu treiben oder gar sich niederzulassen, bis vor wenigen Jahren die in Korea lebenden Fremden in eine geradezu hilflose Lage versetzte, und heute diesen Herrscher in der Gewalt Japans sehen, so finden wir auch hier unsere oben ausgesprochene Auffassung bestätigt, daß der Krieg hier kulturelle Fortschritte der wichtigsten Art angebahnt hat.

Das Reich des Mikado endlich ist durch diesen Krieg mit einem Schlage in den Mittelpunkt des politischen Interesses getreten. Seine Armee und Flotte werden sogar in den großen Fragen, welche nicht nur Ostasien betreffen, in der Zukunft als wichtige Faktoren anzusehen sein. Seine Vertreter nehmen ihren Sitz in dem Kreise der Botschafter der Großmächte ein.

Die Literatur über dies Land ist in den letzten zwei Jahren in einer Weise angewachsen, die Kunde von diesem Reiche, seiner Geographie, seiner Verwaltung, seinem Volke, seinen Staatseinrichtungen, seinen religiösen, kulturellen und Handelsverhältnissen in einer Weise erweitert, wie es in so kurzer Frist in der Geschichte selten der Fall war.

Wenn wir uns vergegenwärtigen wollen, wie die politische Lage des Fernen Ostens und die Stellung der dort vertretenen Mächte zueinander durch die Ereignisse der letzten Jahre verändert wurde, wie namentlich aber die hervorragende Rolle, welche Rußland spielte, einen entscheidenden Wandel erfuhr, so müssen wir uns erinnern, wie optimistisch noch vor wenigen Jahren Kenner des Fernen Ostens über die Zukunft des Zarenreiches urteilten.

So faßte General Krahmer am Schlusse seines im Jahre 1899 erschienenen Werkes „Rußland in Ostasien“ seine Anschauungen in der nachfolgenden Ausführung zusammen, die wir zum Ausgangspunkte unserer späteren Betrachtungen nehmen wollen.

Er sagte in ihnen u. a.:

„Japan, das sich eine maßgebende Stellung in Korea erringen und fremden Mächten, insonderheit Rußland, verwehren wollte, sich in die ostasiatische Politik einzumischen, hat infolge des Vertrages vom 9. Juni 1896, der zwischen ihm und Rußland abgeschlossen wurde, vorläufig dort jeden Einfluß verloren. Hatte es bis dahin

Digitized by Google

nur mit dem schwachen China zu tun, so ist an dessen Stelle das mächtige Zarenreich getreten, mit dem es jetzt zu rechnen haben wird. All die schweren Opfer, die es in dem chinesisch-japanischen Krieg gebracht hat, um sich an der Südküste der Mandschurei festzusetzen, sind vergeblich gewesen. Und was Japan zu erreichen suchte, ist jetzt Rußland zugefallen. Daß es seinen Mißerfolg nicht leicht verschmerzen wird, liegt auf der Hand. Es wird seine Ziele in Ostasien nicht aus dem Auge lassen. Die Japaner, ein politisch hochentwickeltes Volk, erwägen aber genau die Folgen jeden Einschreitens und suchen sich vorerst die Machtmittel zu schaffen, um auf einen Erfolg rechnen zu können. Mit rastlosem Eifer und ohne die Kosten zu scheuen, strebt Japan nach der Erweiterung seiner Flotte und seiner Armee und nach der Verstärkung seiner Küsten. Die Macht, der sich Japan als Bundesgenosse anschließt, wird in hohem Maße erstarken und jedenfalls ein gewichtiges Wort in der ostasiatischen Politik sprechen können. Sind doch schon in allerneuester Zeit Gerüchte verbreitet, die besagen, daß Japan ein Bündnis mit China anstrebe*). Rußland soll China ernstlich auf die Folgen eines solchen Schrittes aufmerksam gemacht haben. Allerdings sind es nur Gerüchte, die Japan noch in Abrede gestellt hat, aber unmöglich ist ein solches Bündnis nicht. Ob und wann Japan in die ostasiatische Politik wieder tätig eingreifen wird, ist eine Frage der Zukunft, die noch der Antwort harrt. Japan ist und bleibt aber ein wichtiger Faktor im Fernen Osten, mit dem gerechnet werden muß.

China ist auf das Äußerste geschwächt. Seine finanzielle Lage ist infolge der Zahlung der Kriegsentschädigung an Japan, durch die Kosten für die Reorganisation seiner Armee und Flotte, durch die Eisenbahn-Anleihen eine äußerst ungünstige**), wenn es auch über genügende Mittel verfügen könnte, die bei einer ehrlichen Ausnützung und Verwertung voll genügen würden, allen Anforderungen zu entsprechen. Trotzdem daß es an der Umformung seiner Militärmacht arbeitet, wobei es sich immer mehr an seinen nordischen Nachbar anschließt, ist seine Rolle jetzt doch eine mehr oder wenig passive geworden. Es ist ein eigenartiges Schauspiel, das sich dort abspielt, wo ein solches Reich, wie China, in die

*) Wir wissen heute, daß Japan schon damals an das inzwischen abgeschlossene Bündnis mit England dachte.

**) 1900 kam noch die Entschädigung an die verbündeten Mächte hinzu.

Digitized by Google

Lage gekommen ist, von den West- und Nordmächten aufgeteilt zu werden. Letztere werden allerdings eine europäische Kultur dorthin tragen, und Reformen dürften wohl die Folge sein. Inwieweit aber solche eintreten werden, und ob sie China jemals wieder erstarken lassen, daß es von seiner passiven zu einer aktiven Rolle übergehen kann, mag dahin gestellt bleiben. Jetzt ist China kaum bündnisfähig.

Englands Politik gibt in Ostasien wie in Mittelasien dasselbe Bild. Sie ist eine schwankende und keineswegs eine energische. Man könnte erst die Behauptung aufstellen, daß es sich hier wie dort stets dem Willen Rußlands gebeugt hat; vor dessen Bestrebungen stets „mutig“ zurückgewichen ist. Bald sucht es Japan zu unterstützen, bald tritt es für die Integrität Chinas ein, aber weder in dieser, noch in jener Beziehung hat es Erfolge aufzuweisen. Ja, die Integrität Chinas verletzte es selbst, als es Wei-hai-wei in Besitz nahm. Durch das Abkommen mit Rußland vom 28. April 1899 und besonders durch die Zusatznote sind ihm Rußland gegenüber die Hände gebunden, und letzteres nimmt wenig Rücksicht auf die Einwendungen und Bestrebungen Englands. England ist aber kaum in der Lage, tätig im „Fernen Osten“ einzugreifen, trotz seiner mächtigen Streitmittel zur See, die von dem Dienst in seinem ausgedehnten Kolonialgebiet in Anspruch genommen sind. Auch seine Landmacht genügt dazu nicht, die mehr als reformbedürftig ist.

Wie anders ist die Politik Rußlands im „Fernen Osten“! Rußland hat es meisterhaft verstanden, aus den ostasiatischen Verhältnissen Nutzen zu ziehen. Es hat sich in Korea einen durchschlagenden Einfluß verschafft, ohne in einen Konflikt mit Japan zu geraten, es hat China politisch und finanziell verpflichtet, Englands Einfluß in Ostasien geschwächt und arbeitet daran, die Hilfsmittel des großen chinesischen Reiches auch in anderer Weise seinen politischen und wirtschaftlichen Zwecken dienstbar zu machen.

Rußland ist im „Fernen Osten“ wie in Mittelasien Schritt für Schritt vorgegangen, ohne zu hasten, immer das eine Ziel vor Augen, sich dort eine gebietende Machtstellung zu erringen. Nachdem es durch die große Sibirische Eisenbahn Sibirien zu einem integrierenden Teile seines europäischen Gebietes gemacht hat, sucht es mittels der ostchinesischen Eisenbahn seine Einflußsphäre weit nach Süden hin auszudehnen. Es faßt festen Fuß in Port-Arthur

Digitized by Google

und Talienwan, den eisfreien Häfen und Stützpunkten auf der Halbinsel Ljautung im äußersten Süden der Mandschurei, verbindet solche durch Eisenbahnlinien mit der ostchinesischen Hauptbahn und plant schließlich eine Bahn nach Peking.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahnen ist schon oben erwähnt worden. Auch ist schon der so wichtige Umstand hervorgehoben, daß diese Bahnen eine feste Verbindung zwischen der Mandschurei und Rußland schaffen. Wie Sibirien jetzt durch die sibirische Eisenbahn an das europäische Rußland angegliedert ist, so die Mandschurei durch die Transmandschurische Eisenbahn an Sibirien, und somit auch an das europäische Rußland. Infolge dieses Umstandes ist Rußland in eine bei weitem günstigere strategische Lage versetzt, als alle die anderen Mächte, die in China Gebiete erworben haben. Sie können ihre Besitzungen nur auf dem Wasserwege erreichen, während Rußland zu Lande in einer ungehinderten Verbindung mit Port-Arthur, Talienwan und Wladiwostok steht." . . .

Wir übergehen die nun folgende Ausführung über die militärische Wichtigkeit der asiatischen Bahnen und die militärischen Machtmittel Rußlands in Asien und geben nur einiges aus den Ausführungen über die Machtstellung Rußlands an den Küsten Ostasiens wieder.

Da heißt es u. a.:

„Von ganz hervorragender Wichtigkeit für die Machtstellung Rußlands in Ostasien ist die Besitznahme der beiden Häfen Port-Arthur und Talienwan, deren Beschaffenheit schon früher dargelegt wurde. . . .

Daß Rußland durch seine Stellung in Ostasien immer mehr und mehr einen maßgebenden Einfluß auf die chinesische Regierung gewinnt, ist nicht zu bezweifeln. Dieser Druck auf China wird aber durch die Machtstellung Rußlands in Mittelasien noch verstärkt. Auch hier sind die beiden Reiche unmittelbare Grenznachbarn. . . . So ist die Machtstellung Rußlands in Ostasien, nachdem die ganze Mandschurei, wenn auch bei China verbleibend, tatsächlich russisches Gebiet geworden ist, nicht mehr ins Wanken zu bringen. Rußland wächst zu Lande in Asien hinein, und keine britische, noch japanische Flotte wird ihm das einmal besetzte Gebiet streitig machen können. Seine Küsten sind durch Port-Arthur, Talienwan, Wladiwostok und Nowo-Kijewskoje an der Poßjetbai geschützt, so daß auch eine Landung auf große Schwierig-

Digitized by Google

keiten stoßen würde. Durch seine zielbewußte, Schritt für Schritt vorgehende, meisterhafte Politik hat es Rußland verstanden, die Verhältnisse auszunützen und eine Machtstellung im „Fernen Osten" zu erringen, die auch in wirtschaftlicher Beziehung nicht nur dem Mutterlande, sondern auch den neugewonnenen Gebieten, die reich an Naturprodukten und entwicklungsfähig sind, zugute kommen wird." Soweit Krahmer!

Wenn wir heute den Optimismus für Rußlands Zukunft im Fernen Osten kaum verstehen können, so dürfen wir nicht vergessen, daß dies niedergeschrieben wurde zu einer Zeit, da China ohnmächtig erschien, Japan ohne Widerstand vor Rußland aus der Halbinsel Kwantun gewichen war, England in Mittelasien mit seinen Noten das Vordringen Rußlands nicht aufzuhalten vermocht hatte, ja sogar die von ihm seines Schutzes versicherten Afghanen beim Zusammenstoß mit den russischen Truppen hilflos diesen überließ, daß die Boxerbewegung des Jahres 1900 mehr oder weniger die Vertreter der europäischen Mächte in Peking ganz überraschend traf.

Aber war das Urteil aller der Männer der Wissenschaft oder der Diplomatie und des Handels nicht in gewissem Sinne durch den Gang der Geschichte gerechtfertigt, der Rußlands Macht im Fernen Osten begründete? Er vor allem lehrt uns die Täuschungen der sonst so klugen Diplomaten Rußlands vor Ausbruch des letzten Krieges erklären.

Rußland und der Ferne Osten bis zum Jahre 1900.

Dieser Rückblick wird uns zeigen, wie das Zarenreich fast ohne einen Schwertstreich, nur durch seine Diplomatie und deren Gewandtheit — und, last not least, durch sein Glück — das weite Reich am Stillen Ozean gründen konnte.

Wie man das Anwachsen der Hausmacht der Habsburger ohne Kriege wesentlich durch Erbanfälle, durch diplomatische Erfolge und andere friedliche Erwerbungen wohl durch den bekannten Denkspruch: „Bella gerant alii, tu felix Austria nube!" charakterisiert hat, so kann man für die Täuschung der russischen Staatslenker im Fernen Osten über ihre Machtmittel Japan gegenüber

Digitized by Google

vielleicht eine Erklärung darin suchen, daß im 19. Jahrhundert in Ostasien die Diplomaten für den Soldaten meist die Arbeit getan hatten. Freilich in der ältesten Geschichte der russischen Herrschaft in Ostasien sind dem Zarenreiche auch schmerzliche Erfahrungen nicht erspart gewesen. Ja, der Ferne Osten schien, nachdem der Zarin Sofia Gesandter beim Herrn des Himmlischen Reiches in Peking, Graf Golowin, im Jahre 1689 in dem als einem der schwärzesten Punkte in der diplomatischen Geschichte Rußlands beklagten Traktat von Nertschinsk das in schweren Kämpfen der tapfern Pioniere russischer Macht eroberte Gebiet am Amur an China abgetreten hatte, wenig Interesse für Rußland mehr zu haben.

Anderthalb Jahrhunderte lang verzichtete dies Reich auch in der Tat dort an den Küsten des Stillen Ozeans auf jede Erweiterung seiner Grenzen und seiner Macht.

Allerdings mußte es sich China gegenüber Schranken auferlegen, da ihm mehr oder weniger die Mittel fehlten, den Worten seines Gesandten den Rückhalt seiner Waffen zu gewähren.

Es war, wie wir einmal an anderer Stelle sagten*), für Rußland die Verbindung mit jenem Teile Asiens nur möglich, wenn eine ebenbürtige Flotte oder sonstige politische Konstellationen den Verkehr auf dem Seewege mit den Häfen der eisigen Küsten des nordöstlichen Asiens sicherten, und diese wieder mit den kultivierbaren Teilen Sibiriens auf genügendem Binnenwege verbunden waren. Rußland besaß in der Mitte des vorigen Jahrhunderts aber als einzigen Stützpunkt seiner Herrschaft an der Küste des damaligen russischen Ostasiens nur die schwache Besatzung des in Schnee und Eis Kamtschatkas begrabenen Petropawlowsk.

Da war es einem wunderbaren Geschick vorbehalten, fast zur Zeit schwerer äußerer Bedrängnis, im Krimkriege, ohne Schwertstreich, nur durch die diplomatische Klugheit des damals an der Spitze Ostsibiriens stehenden Gouverneurs, des Generals M. Murawiew, dem sein dankbarer Kaiser später den wohlverdienten Namen Murawiew Graf Amurskij verlieh, und die Entschlossenheit eines verantwortungsfreudigen, kühnen Seeoffiziers Newelskij, das Mündungsgebiet des Amur in Besitz zu nehmen, dem bald das ganze südliche Küstengebiet bis an die Grenze Koreas hinzugefügt wurde.

*) Marine-Rundschau. 12. Jahrg., 10. Heft. von Zepelin. Das russische Küstengebiet in Ostasien. Berlin 1902. Mittler & Sohn.

Digitized by Google

Es klingt kaum glaublich, es ist aber tatsächlich wahr, wie gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Geographie Ostasiens noch in ein solches Dunkel gehüllt war, daß man über die Mündungsverhältnisse des Amur, der Lebensader dieses Teiles Asiens, noch so im unklaren war, daß man annahm, Sachalin hinge mit dem Festlande zusammen. Dieser geographischen Unklarheit hat Rußland es nicht zum geringen Teil zu verdanken, daß es trotz der überlegenen, in jenen Gewässern versammelten englischen Flotte ohne Kampf Herr des Amurs wurde.

Einen großen Teil der Schuld hieran trug allerdings auch das unbegreiflich fehlerhafte Verhalten der alliierten Flotten, namentlich des englischen Admirals. Den Russen stand hierbei aber das Glück in seltener Weise zur Seite.

In der Geschichte der Ausdehnung der russischen Macht in Ostasien bilden die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1854 und 1855 ein ebenso interessantes wie bedeutsames Kapitel, daß wir auf dasselbe näher eingehen müssen.

Newelskij hatte im Jahre 1848 den Auftrag erhalten, mit dem Kriegstransportschiff „Baikal“ der Garnison Petropawlowsk und den russischen Ansiedlern auf Kamtschatka Vorräte zu bringen.

Bei seiner Abfahrt von Kronstadt erbat er sich die Genehmigung, „die südlichen Küsten des Ochotskischen Meeres zu durchforschen“. Nicht ohne Schwierigkeit wurde ihm diese Erlaubnis erteilt, obwohl bei der Genehmigung niemand an die Mündung des Amur gedacht hatte. Newelskij erreichte Ende Mai des Jahres 1849 Petropawlowsk und trat nach Ablieferung der Vorräte am 11. Juni dieses Jahres seine Entdeckungsreise an. Alle ihm entgegenstehenden Hemmnisse überwindend, gelang es dem unermüdlichen Offizier nach drei Monate langen Fahrten längs der Küste festzustellen, daß Sachalin keine Halbinsel, wie man es bisher angenommen hatte, sondern eine Insel und der Zugang zum Tatarischen Golf (Tatarskij Proliw), in welchen der Amur mündete, sowohl von Norden wie von Süden her möglich sei und man mit Seeschiffen in diesen Strom hineinfahren könne. Um die Bedeutung dieser erst vor wenigen Jahrzehnten gemachten Entdeckungen zu würdigen, muß man sich vergegenwärtigen, daß unausgesetzt, aber stets vergeblich, Gelehrte und Seeleute diese Frage zu lösen suchten, so daß Kaiser Nikolaus auf seines Kanzlers Nesselrode Bericht resigniert die Worte gesetzt hatte: „Sehr bedauerlich, die Amurfrage als zwecklos ist damit erledigt!“

Digitized by Google

Als nun diese Meldung Newelskijs in St. Petersburg einging, zweifelte man in der Umgebung des Kaisers ihre Richtigkeit zunächst an, und nur der lebhaften Verwendung des Gouverneurs Murawiews gelang es, durchzusetzen, daß ihm Newelskij zur Vornahme weiterer Untersuchungen zur Verfügung gestellt wurde. Freilich geschah dies nur mit der ausdrücklichen Bestimmung, daß alle Schritte zu vermeiden seien, die im geringsten Chinas Rechte verletzen und diplomatische Weiterungen hervorrufen könnten.

Newelskij aber sah, daß, wenn er nicht den ihn eifrig beobachtenden Engländern zuvorkäme und eine feststehende Tatsache schüfe, die Amurmündung für Rußland verloren sein dürfte. Es ist anzunehmen, daß ihm Murawiew seinen Schutz hierbei zusagte, so daß Newelskij am 13. August 1850 auf dem hohen Ufer des Amur, da, wo heute etwa Nikolajewsk liegt, in Gegenwart der Eingeborenen die russische Fahne aufpflanzte. Den englischen Kriegsschiffen soll er erklärt haben, Rußland hätte das Mündungsgebiet des Amur stets als ihm gehörend betrachtet.

Es bedarf keiner Erwähnung, daß der kühne Schritt des jungen Seeoffiziers in den maßgebenden Kreisen der Newa-Residenz großes und berechtigtes Aufsehen erregte. Man soll sogar so weit gegangen sein, dem Kaiser zu raten, der ohnedies mit den sich in Europa anbahnenden Verwicklungen vollauf beschäftigt war, den Ungehorsam Newelskijs zu bestrafen und das nach Ansicht mancher maßgebenden Persönlichkeiten für Rußland mehr oder weniger bedeutungslose Mündungsland des Amur ganz aufzugeben, um bei den drohenden Verwicklungen mit der Türkei und den Westmächten China nicht zu deren Bundesgenossen in Asien zu machen.

Da war es wieder Murawiew, der für den kühnen Seemann eintrat. Es wurde infolge seiner Vorstellungen eine Kommission unter dem Vorsitze des damaligen Thronfolgers, späteren Kaisers Alexander II., zur Beratung dieser Frage eingesetzt, welche sich zugunsten der Vorschläge Murawiews aussprach.

Kaiser Nikolaus setzte diesem Beschluß seine Genehmigung mit den stolzen Worten hinzu: „Gdje ras podnjat russkij flagg, on ushjo spusskatsja nie dolshen“. (Wo die russische Flagge einmal weht, da soll sie auch niemals wieder sinken.)

Heute sind diese denkwürdigen Worte auf dem Denkmal Newelskijs eingegraben, das sich, weithin sichtbar, an der Bucht von Wladiwostok erhebt und zu dem der jetzt regierende Kaiser den Grundstein bei seinem Besuche Ostasiens im Jahre 1891 legte.

Digitized by Google

Die Lage Newelskijs am Amur war aber eine keineswegs gesicherte. Ganz abgesehen davon, daß sich in den chinesischen Gewässern ein nicht unbeträchtliches englisches Geschwader befand, mangelten ihm auch jede Mittel zur Fortführung seiner „Amuruntersuchungen". Man sagt, daß seine „Flottille" nur aus einem Walfischboot, einer Jolle und einigen landesüblichen Kähnen bestanden hätte, so daß er aus eigenen Mitteln und nur mit Hilfe seiner Mannschaften ein gedecktes Boot und eine sechsrudrige Barkasse erbauen mußte.

Murawiew gelang es, Newelskij, dem der Rang eines „Gouverneurs" verliehen war, zur Verstärkung seiner schwachen Streitkräfte eine Flottenkompagnie, eine Ssotnie Kasaken und zwei Gebirgsgeschütze zu überweisen, die hierdurch in die Lage gesetzt wurden, mehrere Punkte an der Amurmündung und auf der Insel Sachalin zu besetzen.

Der ausbrechende Krimkrieg drohte die Herrschaft der Russen in Ostasien auf das höchste zu gefährden, da das kleine Petropawlowsk und die wenigen russischen Schiffe der übermächtigen Flotte der Alliierten gegenüber widerstandslos zu sein schienen.

Aber auch hier begünstigte das Glück die Russen in ungeahnter Weise. Es gelang Newelskij trotz des Protestes der Chinesen an der von diesen besetzten kleinen Festung Aigun vorüber, von der Schilka aus, meist auf eigens zu diesem Zweck erbauten Barken und Flößen den russischen Posten, die bei der Unterbrechung zur See sonst von jeder Verbindung mit der Heimat abgeschnitten waren, Lebensmittel und Kriegsmaterial aller Art zuzuführen.

Ebenso gelang es, Petropawlowsk auf Kamtschatka zu schützen und später seine Besatzung mit den dort liegenden Schiffen zu retten.

Petropawlowsk war, als der Krimkrieg ausbrach, so gut wie ungeschützt. Man suchte daher durch schnell errichtete Feldwerke den Hafen zu sperren. Es sollen in diesen Schanzen 24, teilweise von den Kriegsschiffen entlehnte Geschütze aufgestellt gewesen sein. Im Hafen lagen zwei Kriegs-(Segel-)Schiffe, eine Fregatte von 44 und eine Korvette von 12 Geschützen. Im September 1854 erschien ein stärkeres englisch-französisches Geschwader mit zusammen 284 Geschützen vor Petropawlowsk. Es gelang ihm auch, die Batterien zum Schweigen zu bringen und mit Landungsabteilungen gegen den Ort und die Werke vorzugehen. Wohl infolge der unrichtigen Maßnahmen der alliierten Admirale wurde der Angriff abgewiesen. Murawiew befahl nun, die ganze Besatzung, deren Familien und

Digitized by Google

das vorhandene Kriegsmaterial dieses verlorenen Postens auf den verfügbaren Schiffen — die erwähnten Kriegsschiffe und drei kleine Transportschiffe — zu verladen und nach der Amurmündung zu schaffen. Wie ein Wunder gelang es, trotz der starken an dem Tartarischen Golf versammelten Seestreitkräfte der Verbündeten*), den Amur zu erreichen und die Schiffe zu entladen. Als deren Flotte im Mai 1855 wieder vor Petropawlowsk erschien, fand sie das Nest leer.

Auch die ferneren Schritte Rußlands zur Befestigung seiner Macht an den Küsten Ostasiens waren von gleichem Glücke begünstigt.

Nachdem man in den folgenden Jahren neue Transporte von Truppen und Kriegsmaterial dorthin geschafft hatte, errichtete man, meist aus Transbaikalkasaken, das Amur-Kasakenheer. Es erhielt Land und teilweise befestigte Wohnsitze von dem Zusammenfluß der Quellflüsse des Amur ab längs dieses Stromes bis zu dem unweit seiner Mündung liegenden Marijnsk, mit Blagowjeschtschensk als Hauptort.

Aus den bisherigen russischen Besitzungen im nördlichsten Teile des Stillen Ozeans und dem neu erworbenen Mündungslande des Amur wurde das Küstengebiet („Primorskaja Oblastj") geschaffen.

So hatte Murawiew, ohne einen Schuß zu tun und ohne eigentliche Opfer des Krieges, das Amurland und das Küstengebiet zu einer Zeit seinem Vaterlande erworben, als dieses eine äußere Krisis der schwersten Art zu bestehen hatte.

Ebenso glücklich war er in den Verhandlungen, bei welchen die Erwerbung der bisher noch staatsrechtlich zu China gehörenden Gebiete durch den Traktat von Aigun 1858 von diesem Reiche bestätigt wurde.

Dem Oberst, späteren Grafen Ignatiew, gelang es im November 1860, trotz der größten Schwierigkeiten, ebenfalls auf friedlichem Wege, mit dem Himmlischen Reiche den Pekinger Vertrag zu schließen, in welchem die Grenzen Rußlands am Stillen Ozean bis an die Grenzen Koreas vorgeschoben und in allen Teilen endgültig festgesetzt wurden.

*) Admiral Sir Freemantle gibt in seinem soeben in deutscher Übersetzung erschienenen Werke „Fünfzig Jahre zur See. Die Marine, wie ich sie gekannt habe 1849—1899", ein Bild der unglaublichen Verhältnisse auf den verbündeten Flotten, die es den russischen Schiffen ermöglichten, ihnen zu entkommen. Diese allein erklären, wie es den Russen gelingen konnte, in dieser so schwierigen Zeit den Grund zu dem heutigen Küstengebiet zu legen.

Digitized by Google

Den Schlußstein dieses „friedlichen Erwerbes“, zu dem auch die Abtretung des bisher von Japan besessenen Anteils von Sachalin an Rußland zu rechnen ist, bildete die Besitznahme der Halbinsel Kwantun mit Port-Arthur und Dalnij als Pachtgebiet, nachdem auf diplomatischem Wege Japan gezwungen war, die mit dem Blute manches Tapferen erworbenen Teile der Mandschurei wieder herauszugeben.

Mit der Ausdehnung der russischen Macht bis an die Grenze Koreas war das Zarenreich in den Bereich der Interessensphäre Japans getreten, die es schon früher auf Sachalin berührt hatte. Hier aber traf es auf ein Land, das für beide Nachbarn, die Landmacht Rußland und das Inselreich Japan, gewissermaßen als Brücke vom Festland zu diesem, eine hohe Bedeutung hatte: Korea.

Die Geschichte Japans bis zu der Zeit, wo es sich mehr oder weniger völlig gegen außen abschloß und ganz auf die Handelsverbindung verzichtete, kann man in gewissem Sinne als die Geschichte der Kriege um Korea bezeichnen.

Dann schien man jahrhundertelang Korea, diesen Zankapfel mit China, dem früher mächtigsten Nachbar auf dem Festlande, ganz vergessen zu haben, um so mehr, als man bei den Bestrebungen, in Korea festen Fuß zu fassen, stets in Verwicklungen mit China geriet, das jahrhundertelang die nominelle Oberhoheit über Korea behauptet hatte, während Japan dort in sehr fühlbarer Weise seine Macht geltend zu machen wußte, ohne freilich dauernd den Einfluß Chinas brechen zu können.

Korea seinerseits, gewohnt den Tummelplatz fremder Heere abzugeben, suchte sich sowohl von Japan wie von China völlig abzuschließen. Es verbot das Landen fremder Schiffe, es schützte sich zu Lande durch eine 50 km breite, tatsächlich verödete Zone gegen die Grenzen seiner nördlichen Nachbarn.

Kein Wunder, daß Korea bis tief in das 19. Jahrhundert hinein für uns Europäer ein in seinem Innern so gut wie unbekanntes Land blieb.

Nicht mit Unrecht hat es daher die Namen des „Verbotenen Landes“, des „Einsiedler-Reiches“, des Landes der „Erhabenen Morgenruhe“ oder gar des „Stillen Friedens“ geführt — letztere Bezeichnung freilich wie „lucus a non lucendo“. Denn die lieben Nachbarn China und Japan sorgten dafür, daß der Friede in Korea durch ihren Einfluß nie „zu stille“ wurde.

Digitized by Google

Die Russen aber, als sie an der Possjetbai seine Nachbarn wurden, gaben, ihrer Sehnsucht nach eisfreien Küsten entsprechend, dem Lande auch wohl den Namen des „ostasiatischen Italiens".

Aber man versäumte damals noch, nähere Beziehungen mit Korea anzuknüpfen oder gar die Hand nach seinem Besitze auszustrecken.

Nicht mit Unrecht konnte noch im vergangenen Jahrhundert ein russischer Schriftsteller bei der Schilderung der Ausbreitung der russischen Herrschaft am Stillen Ozean sagen:

„So blieb auch dann noch Korea für uns ein unbekanntes Reich, dem wir gewissermaßen kein Interesse schuldig sein zu müssen glaubten. Ja, wir rührten im Laufe der ersten 25 Jahre unserer Nachbarschaft mit dem ostasiatischen Italien kaum einen Finger, um zu zeigen, daß an seinen Grenzen eine mächtige Nation Fuß gefaßt hätte, deren Freundschaft Korea nützlich, deren Feindschaft ihm aber gefährlich sein könnte, und mit welcher Handels- und andere Beziehungen anzuknüpfen ihm nur große Vorteile bringen würde. . . .

Wir schliefen buchstäblich an der Grenze Koreas während eines ganzen Vierteljahrhunderts. Dies zu gestehen mag unserm nationalen Selbstgefühl schmerzlich sein; die betrübende Tatsache ist aber nicht zu leugnen!"

Der Grund zu dieser scheinbaren Passivität der russischen Diplomatie lag aber wohl in der großen Vorsicht, mit der Rußland, das in jener Zeit in Mittelasien andauernde Gebietserweiterungen durchführte, bei der Berührung mit Persien und Afghanistan und bei dem Zusammentreffen mit der Interessensphäre Englands am Pamir jedem Konflikte mit China aus dem Wege zu gehen bestrebt war.

Man überschätzte des menschenreichen Chinas militärische Kraft, dieses Chinas, mit dem das Zarenreich auf Tausenden von Kilometern benachbart war. Man war aber auch allerdings an dieser nur von wenigen Bataillonen und Ssotnien geschützten Grenze so lange militärisch schwach, bis am Beginn des 20. Jahrhunderts die sibirische Bahn es überhaupt ermöglichte, größere Streitkräfte zu versammeln.

Hieraus erklärt sich wahrscheinlich die anfängliche Abneigung gegen die Besitznahme des Küstenlandes am Amur, die die Gefahr eines Konfliktes mit China näher rückte, hieraus auch das Zurückweichen in der Kuldscha-Frage im Jahre 1881.

Digitized by Google

China galt damals allein für die asiatische Macht, die Rußland ernstere Schwierigkeiten bereiten konnte.

Die frühesten diplomatischen Beziehungen Rußlands zu Japan hatten vorzugsweise die Streitigkeiten um den Besitz von Sachalin zur Veranlassung*).

Die ersten Berührungen der Russen mit Japan fanden auf den Kurilen und auf Sachalin statt.

Als sie gegen Ende des 17. Jahrhunderts die Kurilen kennen lernten, trafen sie hier auf Japaner. Dem weitschauenden Geiste Peters des Großen entging es nicht, daß die Erweiterung der russischen Macht in Ostasien das Zarenreich zwingen würde, mit diesem damals noch weitab von den Bahnen europäischer Kultur und Politik befindlichen Volke zu rechnen. Nichtsdestoweniger blieben im Laufe des ganzen 17. und 18. Jahrhunderts beide Nationen trotz der Festsetzung Rußlands auf Kamtschatka einander fremd. Die von Peter dem Großen gegründete Schule für die Erlernung der japanischen Sprache in St. Petersburg hatte unseres Wissens auch nur ein kurzes Dasein.

Erst am Beginn des 19. Jahrhunderts trat Rußland wieder in Beziehungen zu Japan, mit denen zugleich eine vorübergehende Besitznahme der Insel Sachalin verbunden war.

Im Jahre 1804 war Rjäsanow als russischer Gesandter nach Japan geschickt worden, um dort einen Handelsvertrag abzuschließen.

Er gelangte aber nicht zu dem ihm vorgesteckten Ziele und ließ sich in seiner Erregung dazu verführen, dem Zaren statt der von der Regierung bisher befolgten friedlichen Politik eine solche der Eroberung anzuempfehlen.

Was Murawiew und Newelskij in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im gewissen Sinne im Gegensatze zu ihrer Regierung durchführten, das schlug Rjäsanow schon im Beginn jenes Jahrhunderts vor, nämlich den Amur in seiner ganzen Ausdehnung in Besitz zu nehmen. Um dies vorzubereiten, riet er, vorläufig von der der Mündung des großen Stromes gegenüberliegenden Insel Sachalin Besitz zu ergreifen, trotzdem die Japaner auf dem südlichen Teile derselben schon Handelsfaktoreien und Niederlassungen gegründet hatten. Nach Sachalin und den Kurilen wurden auf

*) Die Insel Sachalin. Von Generalmajor a. D. C. von Zepelin. Berlin 1905. Mittler & Sohn. „Geschichte der Beziehungen Rußlands und Japans zu Sachalin."

Digitized by Google

seine Veranlassung zwei junge Seeoffiziere gesandt, deren gewaltsames Auftreten die Folge hatte, daß die Japaner einen russischen Schiffskapitän gefangen setzten. Die russische Regierung beeilte sich, die Besitzergreifung von Sachalin durch den Leutnant Chwostowüj für willkürlich zu erklären und amtlich Japan bekannt zu geben, daß Rußland keinerlei Rechte auf die Insel geltend mache.

Nach dieser Zeit zeigte sich Rußland Sachalin gegenüber völlig zurückhaltend. Erst Murawiew war es auch hier, der die Aufmerksamkeit wieder auf diese Insel lenkte. Er ließ auf Sachalin zwei Militärposten einrichten, Due im nördlichen und Anniwa im südlichen japanischen Teile der Insel.

So standen sich Russen und Japaner von neuem auf Sachalin gegenüber, diesmal aber nicht in einer friedlichen Begegnung, sondern mit den Waffen in der Hand.

Schon im folgenden Jahre gestalteten sich jedoch die Beziehungen zwischen beiden Ländern wieder bedeutend friedlicher.

Admiral Putjatin hob die Militärposten auf und verbot den Truppen und den Mannschaften der Flotte, ohne besondere Erlaubnis den japanischen Teil der Insel zu betreten. Die Japaner beeilten sich hierauf, ihre Anerkennung dieser Maßregeln durch die außerordentlich gastfreie Aufnahme der Besatzung der an der japanischen Küste gestrandeten Fregatte „Diana“ zu beweisen.

Im Jahre 1855 wurde in dem damals zwischen Rußland und Japan abgeschlossenen Handelsvertrage vereinbart, daß Rußland mit diesem Reiche gemeinsam das Besitzrecht auf der Insel Sachalin auszuüben hätte, ohne daß den beiden Regierungen bestimmte Grenzen gezogen wurden.

Daß eine so seltsame Bestimmung in der Praxis zu den schwierigsten Reibungen Veranlassung geben mußte, liegt nahe. (Der Frieden von Portsmouth hat beide Staaten, wenn auch voneinander abgegrenzt, auf der Insel wieder zusammengeführt.)

Da sich in dieser Zeit Rußland von dem bewaffneten Einschreiten anderer europäischer Mächte und Nordamerikas in Japan fern hielt, so blieb das Verhältnis zu Japan ein durchaus freundliches.

Dies änderte sich, als Graf Putjatin Generalgouverneur wurde und in Japan die den Verträgen mit den Fremden durchaus abgeneigte Partei an das Ruder kam.

Es begannen nun wieder die Verhandlungen wegen Sachalin, das Rußland, dem sich mittlerweile die Schwierigkeiten des Gemeinbesitzes fühlbar gemacht hatten, ganz zu besitzen wünschte.

Digitized by Google

Man suchte den Japanern durch die Versammlung eines großen Geschwaders zu imponieren, wie es die Gewässer von Jeddo bis dahin noch niemals gesehen hatten. Doch kam man trotz allen Pompes, trotz aller Liebenswürdigkeit, an der es die russische Gesandtschaft nicht fehlen ließ, nicht zum gewünschten Ziele.

In Rußland schob man das Scheitern der Verhandlungen auf die Einwirkungen der englischen Diplomatie. Es wurde natürlich das so gute Einvernehmen, welches bisher zwischen Japan und Rußland geherrscht hatte, hierdurch gestört.

Russische Offiziere und Matrosen wurden ermordet. Rußland vermied indessen strenge Repressivmaßregeln, es begnügte sich vielmehr mit der einfachen Entschuldigung seitens der japanischen Beamten, weil man hoffte, auf diese Weise die Anbahnung guter Beziehungen in der Zukunft zu erleichtern. Es gelang dies auch, indem man die Sachalinfrage ganz beiseite ließ und in so freundliche Beziehungen zu Japan trat, daß man sogar eine Schule für junge Japaner in Hakodate gründete und russische Marineoffiziere zum Zwecke der Förderung der Japaner im Seewesen nach Japan sandte.

In dieser Zeit wurden die Häfen Japans infolge verschiedener Verträge den Handelsflotten der europäischen Mächte geöffnet.

Das Mißverhältnis der russischen Handels- zu der Kriegsflotte wurde den Japanern durch den eigenartigen Umstand klar, daß damals kaum ein Handelsschiff, das die Häfen des Inselreiches anlief, die russische Flagge zeigte, während man doch die verhältnismäßig große Stärke der russischen Kriegsflotte kannte. Es war dies die Ursache, daß die bisher erworbene Achtung vor dem in den Augen der Japaner mächtigen Rußland sank und man die Anwesenheit einer so starken Kriegsflotte in Ostasien, wo das Zarenreich doch keinen nennenswerten Seehandel zu schützen hatte, geheimen politischen Absichten gegen Japan zuschrieb. Die Besetzung der später wieder aufgegebenen Insel Tsuschima gab scheinbar diesem Mißtrauen recht. An den wichtigen Fortschritten der anderen Mächte in den Jahren 1863 und 1864 in Japan blieb Rußland infolge seiner Inanspruchnahme durch die polnischen Wirren fern. Die Flotte lag meist, mit Reparaturen etc. beschäftigt, abwartend im Hafen.

Auf Sachalin gab die unklare Abfassung des Abkommens der Jahre 1855 und 1858 Veranlassung zu einer „privaten“ Regelung der Grenzen beider Machtgebiete, indem die lokalen Behörden auf

Digitized by Google

der Insel sich dahin vereinigten, den Kossunai stillschweigend als Grenze anzusehen.

Ein russischer wohlorientierter Schriftsteller bemerkt hierzu, daß der traurige Zustand des an diesem Flusse liegenden Postens und die vortreffliche Einrichtung des auf der anderen Seite liegenden Hafens der Japaner diese unwillkürlich zu Vergleichen herausgefordert hätte, die nicht zum Vorteile des russischen Ansehens ausgefallen wären.

Als im Jahre 1865 Japan eine Gesandtschaft nach Petersburg schickte, wurde die Frage wegen der Überlassung der Insel an Rußland gegen Abtretung der Kurilen von neuem aufgeworfen, aber, wie man russischerseits annahm, infolge englischer Intrigen, ohne Erfolg. Die Ende März 1867 abgeschlossene Konvention über Sachalin ließ daher den Gemeinbesitz beider Staaten bestehen und bestimmte sogar ausdrücklich, daß Russen wie Japaner das Recht haben sollten, in gleicher Weise überall auf der Insel von bisher noch nicht besetzten Plätzen Besitz zu ergreifen.

Als Rußland einen so eigenartigen Vertrag abschloß, glaubte es nicht, in den Japanern ernst zu nehmende Nebenbuhler auf dem Gebiete des Handels und der Kolonisation zu finden.

Bald jedoch sollte es erfahren, daß diese — namentlich bei der Nachbarschaft ihres im Verhältnis zu den ostasiatischen Besitzungen des Zarenreiches begünstigten Reiches — alle Vorteile auf ihrer Seite hatten.

Sie begannen nämlich in den Jahren 1866 und 1867 eine systematisch durchgeführte Kolonisierung auf der Insel, die ihnen, wenn überhaupt solche, so doch nur geringe Kosten machte und ihnen dagegen die für sie sehr erwünschten Erzeugnisse der Insel: Pelztiere und Fische verschaffte.

Die Russen dagegen konnten nur mit großen Kosten eine geringe Zahl von Ansiedlern aus ihrem so weit entfernten Mutterlande heranschaffen. Man beschränkte sich im wesentlichen darauf, einige Militärposten zu errichten, während die Japaner aufblühende Dörfer anlegten. Als man russischerseits zum Zeichen der Besitzergreifung an einzelnen Punkten Markpfähle aufstellte, besetzten die Japaner ihrerseits alle Teile der Insel mit solchen.

Als nun die Russen Sachalin auch zum Verbannungsort machten, und man begann, Kohlenlager auszubeuten, wurde das Verhältnis zu den Japanern so störend, daß man beschloß, diesem Zustande ein Ende zu machen. Es wurden neue Verhandlungen angeknüpft,

Digitized by Google

die schließlich im Jahre 1875 zu einem Vertrage führten, durch welchen die Insel gegen Übergabe der Kurilen an Japan von diesem Reiche an Rußland abgetreten wurde.

Rußland bevölkerte nun die Inseln mit Verbrechern, ohne sie aber zu kultivieren. Wir werden auf alle diese Verhältnisse bei der Schilderung der Insel noch näher eingehen.

Die Japaner ihrerseits betrieben ihren Handel und auch die mit der Fischerei und dem Fang der Pelztiere verbundenen Gewerbe, ohne daß die Russen dies dauernd hindern konnten.

So stand die Sache, als der Krieg zwischen Japan und Rußland ausbrach, der wieder die früher den Russen so unbequeme Teilung der Insel zur Folge haben sollte.

Soweit die Beziehungen Rußlands und Japans zu Sachalin. —

Doch wir kehren nach dieser Betrachtung zum Ausgangspunkt derselben zurück. Wir sahen, wie zu Anfang der achtziger Jahre die Aufmerksamkeit der russischen Diplomatie fast ausschließlich auf die Erhaltung guter Beziehungen zu China und die Vermeidung eines kriegerischen Zusammenstoßes vor Befestigung der russischen Macht in den mittelasiatischen Chanaten gerichtet war.

Dagegen rechnete man bei einem Kampfe mit China sogar auf die Bundesgenossenschaft Japans als des traditionellen Gegners der chinesischen Macht, der seit Jahrhunderten auch seine Interessengegensätze diesem Reiche gegenüber in Korea zu vertreten hatte.

Die Stimmen, welche auf das in seiner Bedeutung in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts immer mehr wachsende Japan als den gefährlichsten Rivalen in Ostasien hinwiesen, drangen vor dem Jahre 1895 noch immer nicht mit ihrer Ansicht in den leitenden Petersburger Kreisen durch.

Ja, es gab Staatsmänner, die so optimistisch waren, zu glauben, man könne mit Japans Hilfe den Einfluß Chinas in Korea lahmlegen, und Japan werde zufrieden sein, wenn es das den Riu-Kiu-Inseln benachbarte Formosa erhielte.

Denn obwohl Wladiwostok gegen Petropawlowsk und Nikolajewsk große Vorzüge als Stützpunkt der russischen Macht an den Küsten des „Fernen Ostens“ hatte, empfand man doch noch immer neben anderem die Nachteile einer Eissperre in einem verhältnismäßig langen Teile des Jahres, Mängel, die die koreanischen Häfen Port Schestakow und Port Lazarew nicht hatten.

Da führte Chinas Rivalität gegen den trotz der Niedermetzelung seiner Gesandtschaft im Jahre 1882 immer mehr

Digitized by Google

steigenden Einfluß Japans in Korea 1894 zum Kriege und mit ihm zur niederschmetternden Niederlage Chinas.

Diese ungeahnten Erfolge Japans, wie die hierdurch offenkundige mehr als klägliche militärische Ohnmacht Chinas riefen in der russischen Politik einen völligen Wandel hervor.

Die Strömung in dieser Politik, welche schon früher Japan als den wirklich gefährlichen Gegner, weil Rivalen Rußlands im „Fernen Osten" bezeichnete, gewann die Oberhand. Man dachte nicht mehr daran, im Einverständnis mit Japan in den Besitz Koreas zu gelangen. Man trat vielmehr als rettender Engel Chinas auf, rief Japan ein Halt zu und verstand es, die anderen Nationen Europas zu verhindern, sich den Zielen Rußlands in den Weg zu stellen.

Japan, das soeben mit dem Blute seiner spielend die zerrüttete Wehrmacht Chinas niederwerfenden Armee und Flotte die Halbinsel Ljautung erobert hatte, mußte diese aufgeben. Durch die zwischen Rußland und Japan im Mai und Juni 1896 und im April 1898 abgeschlossenen Verträge wurde ferner festgesetzt, daß beide Staaten sich in eine Art von Kondominium auf Korea teilen sollten.

Es war mithin eine Lage geschaffen, die den früheren chinesisch-japanischen Beziehungen ähnlich war. Nur war Rußland an die Stelle Chinas getreten.

Obwohl die Unabhängigkeit Koreas durch jene Verträge anerkannt war, bemühten sich doch beide Staaten, einander in der tatsächlichen Oberherrschaft in Söul den Rang abzulaufen.

Da trat ein Ereignis ein, was der Stellung Rußlands im Fernen Osten einen ganz anderen Charakter gab und Japan auf das tiefste verletzte.

Rußland hatte bereits im Jahre 1896 am 6. September einen Vertrag mit China geschlossen, in dem dies Reich ihm zugestand, die ostchinesische Eisenbahn, welche die Transbaikalbahn mit der Ussuribahn verbinden sollte, durch die Mandschurei zu bauen.

Am 27. März 1898 wurde die Welt überrascht durch einen neuen Vertrag zwischen Rußland und China, nach welchem letzterer Staat Rußland die in dem südlichsten Teil der Ljautunghalbinsel liegenden Hafengebiete von Port Arthur und Talienwan pachtweise abtrat.

Die Bestimmungen dieses Vertrages waren die folgenden:

1. Der chinesische Kaiser stimmt damit überein, Rußland Port Arthur und Talienwan mit der anliegenden Wasserfläche zur pacht-

Digitized by Google

weisen Benutzung unter der Bedingung zur Verfügung zu stellen, daß eine solche Pacht die Oberhoheitsrechte Chinas über das abgetretene Territorium nicht verletzt.

2. Die Grenze des an Rußland abzutretenden Territoriums und andere Einzelheiten werden in einem besonderen Protokoll genau bestimmt, das unter Übereinstimmung mit dem Vertreter Sjui-zsintschön in St. Petersburg abzuschließen ist. Innerhalb der auf diese Weise festgesetzten Grenzen wird die vollständige Machtvollkommenheit nach dem Pachtrecht nur in den Händen von Rußland allein liegen.

3. Die Pachtfrist wird auf 25 Jahre vom Tage der Vollziehung des Vertrages ab festgesetzt, kann aber nach gegenseitigem Einverständnis zwischen Rußland und China verlängert werden.

4. Der Person, welche die höchste Macht in dem abgetretenen Territorium übertragen wird, darf nicht der Rang eines Gouverneurs oder General-Gouverneurs zuerkannt werden. Alle chinesischen Truppen müssen zurückgezogen werden. Den Privatpersonen wird anheim gestellt, zu bleiben oder auszuwandern, je nach ihrem Ermessen. Im ersten Falle werden alle Chinesen, die ein Verbrechen begangen, den nächsten chinesischen Behörden zu ihrer Bestrafung ausgeliefert.

5. Im Norden von dem an Rußland abgetretenen Territorium wird sich eine neutrale Zone befinden, deren Grenzen unter Einverständnis mit Sjui-zsin-tschön festzustellen sind. In dieser Zone behält China die Machtvollkommenheit; es wird aber dort keine Truppen halten, sofern Rußland nicht damit einverstanden ist.

6. Port Arthur wird ausschließlich ein Kriegshafen, der nur russischen und chinesischen Kriegsschiffen zugänglich ist. Was Talienwan betrifft, so wird ein Teil seines Hafens, wie Port Arthur, nur für russische und chinesische Kriegsschiffe bestimmt, aber der übrige Teil für die Handelsschiffe aller Nationen geöffnet sein.

7. Rußland kann in Port Arthur und Talienwan jegliche Befestigungen und Bauten auf seine Kosten ausführen.

8. Der Vertrag des Jahres 1896 bezüglich des Baues der chinesischen Ost-Eisenbahn, wird vom Tage der Unterschreibung der jetzigen Übereinkunft auf eine Zweigbahn nach Talienwan oder nach einem anderen Punkt an der Küste zwischen der Stadt Niutschwang und dem Flusse Jalu ausgedehnt. Der Bau dieser Bahn soll nicht als Vorwand dienen, die Oberhoheitsrechte oder die Integrität Chinas zu verletzen. —

Digitized by Google

Das „Ruki protsch“ (die Hände fort), das Rußland bei dieser Gelegenheit den anderen im „Fernen Osten“ interessierten Nationen zurief, wurde von diesen hingenommen, weil sie, wie die russischen Diplomaten richtig berechneten, die riesigen Opfer eines modernen Krieges nicht für die für ihre Weltstellung nicht entscheidenden Fragen bringen wollten.

Anders aber war es mit Japan. Je mehr Rußland Korea in den Bannkreis seiner Interessen zog, um so mehr war das aufstrebende Inselreich, das schon durch die Verzichtleistung auf seine Stellung in der südlichen Mandschurei auf das Tiefste in seinem nationalen Gefühle verletzt worden, veranlaßt, seine Stellung in diesem Lande zu verteidigen, als dessen unumschränkter Protektor es auftrat, in dem es große Handelsinteressen zu vertreten hatte, das gleichsam „seine Brücke“ zum Festlande Ostasiens war. Nun sah es Rußland auch im Westen Koreas Fuß fassen.

Rußland aber, dem Korea, das sich nun als „asiatisches Italien“ zwischen den Stützpunkten russischer Macht am Japanischen Meere, Wladiwostok, und am Koreanischen Meere, Port-Arthur, in die See hinein erstreckte und so den unmittelbaren Weg zwischen beiden Kriegshäfen sperrte, wollte keinen fremden grösseren Einfluß in diesem Lande dulden.

Schon im Jahre 1894 sprach dies in einer kleinen, aber viele vortreffliche Urteile über ostasiatische Verhältnisse enthaltenden, dem späteren „Chef der Hauptverwaltung der Seehandelsschiffahrt und der Handelshäfen“, Großfürsten Alexander Michailowitsch, gewidmeten Schrift*) ein russischer Seeoffizier mit folgenden Worten aus:

„Koreas bedürfen wir nicht; doch ist die Unabhängigkeit dieses Königreichs für uns unabweislich als Grundlage unserer Lebensinteressen im ‚Fernen Osten‘. Unsere Hauptaufgabe besteht heute darin, Korea vor fremden Einmischungen zu schützen und es unter den politischen Einfluß Rußlands zu bringen. Wir können in diesem Lande keine andere politische Vorherrschaft dulden. Die Schutzherrschaft über Korea ist das Endziel der russischen Diplomatie im Fernen Osten.“

Man vergesse nicht, daß dies im Jahre 1894 geschrieben wurde, eben zu der Zeit, als die Japaner siegreich über Korea in die Mandschurei eindrangen.

---

*) Наши Задачи на Тихомъ Океанѣ (Unsere Aufgaben im Stillen Ozean). St. Petersburg 1894. von A. Maksimowitsch.

Digitized by Google

Eigenartig ist freilich der Zusatz, mit dem der russische seemännische Politiker diese Auffassung zu begründen suchte. Es heißt da nämlich unter anderem, daß Korea, bedrängt von zwei Seiten, durch seine uralten Feinde China und Japan, und „außergewöhnlichen Appetit" bei den Engländern, Deutschen (?) und Amerikanern erregend, seine Existenz nicht bewahren könne — ohne die energische Unterstützung Rußlands.

Was uns Deutsche anlangt, so haben wir, glauben wir sagen zu dürfen, niemals einen „außergewöhnlichen Hunger" auf Korea besessen, so sehr wir dort auch unsere, bisher leider noch ziemlich bescheidenen Handelsinteressen zu vertreten wünschen. Daß diesen die ausgesprochene Vorherrschaft einer dritten Macht in Korea nicht gerade förderlich sein kann, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Ebensowenig kann man aber darüber im unklaren sein, daß Japan, welches gezwungen war, seinen Fuß vom mandschurischen Festland, auf das es ihn nach seinem siegreichen Kampfe gegen China gesetzt hatte, zurückzuziehen, ein vielleicht noch höheres Interesse wie Rußland hatte, sich eine bevorzugte Stellung in Korea zu wahren.

Es mußte bestrebt sein, diese, sich, wie wir oben hervorhoben, dem Inselreich gleich einer Brücke zum Festlande entgegenstreckende Halbinsel mehr oder weniger zu einem Vasallenstaat zu machen, dem es seinen Überfluß an lebendiger Kraft und die Erzeugnisse seiner schnell entwickelten Industrie zuführen, von dem es die ihm notwendigen Lebensbedürfnisse beziehen konnte. Erst mit der Beherrschung der Südküste Koreas, in deren Häfen bereits japanische Kolonien nicht unbedeutender Art sich gebildet hatten, war es völlig Herr der strategisch und handelspolitisch so wichtigen Koreastraße.

Wenn die europäischen Großstaaten, wenn Amerika durch die Vorherrschaft Rußlands in Korea und der südlichen Mandschurei zwar in ihren handelspolitischen Zielen gestört, aber immerhin nicht in ihren vitalsten Interessen verletzt wurden, so lagen nach dem eben Entwickelten für Japan die Dinge weit ernster.

Rußlands Diplomatie mußte daher mit dem Widerstande des aufstrebenden Inselstaates rechnen, es mußte wissen, daß der selbstbewußte Geist dieser kriegerischen Nation, die sich durch ihre Erfolge über China ihrer Kraft bewußt geworden war, die ihre finanziellen Kräfte für die Verbesserung ihrer Wehrmacht auf das Äußerste angespannt hatte, der Regierung keinen Ausweg lassen

Digitized by Google

würde, wenn diese auch einem Zusammenstoße mit Rußland aus dem Wege gehen wollte.

Hierzu kam nun der Umstand, daß England durch das ungestörte Vorschreiten Rußlands in Zentralasien sehr an seinem Prestige bei seinen indischen Untertanen und seinen Nachbarn im Westen dieses riesigen Kolonialgebietes — Afghanen und Persern — einbüßen mußte, wenn der russische Aar seine Fänge noch weiter in den asiatischen Boden einschlagen sollte.

Für England war es also eine wichtige Frage, daß Rußland in seinem Vorschreiten in Asien aufgehalten, daß seine Kräfte lahmgelegt wurden, um ihm „den Marsch nach Indien" unmöglich zu machen.

England, dessen Schwäche auf dem festen Lande sich in dem Burenkriege gezeigt hatte, verstand es vortrefflich, seine Macht zur See in die Wagschale der Entscheidung zu werfen und sich dafür die Unterstützung der Armee Japans zu sichern.

Zum erstenmal im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts traf Rußland in Ostasien auf einen ernsteren diplomatischen Widerstand.

Wir übergehen die seit 1896 von Rußland mit Japan über Korea geführten Verhandlungen, die zu den Verträgen vom 14. Mai 1896 und dem 1. Juni desselben Jahres führten und die eine Ergänzung in dem Protokoll vom 25. April 1898 zwischen dem russischen Gesandten in Japan, Baron Rosen, und dem Baron Nischni, Minister des Auswärtigen von Japan, fanden*).

Auch sei hier nur daran erinnert, daß England, nachdem es von China die Besetzung von Wai-hei-wai und dessen Einrichtung zur Flottenstation erlangt hatte, sich — gewissermaßen als Gegenzug zu der Konzession der Ostchinesischen Eisenbahn Rußlands — die Konzession zur Bahn Schanhaikwan-Njutschwang und anderer Linien von China hatte geben lassen.

Nach längeren Verhandlungen sah sich Rußland genötigt, am 28. April 1899 mit England ein Abkommen über die Abgrenzung der Einflußsphären beider Staaten zu treffen, in dem es diesem gegenüber sich verpflichtete, für seine Rechnung und zugunsten russischer und anderer Untertanen keinerlei Eisenbahnkonzessionen

*) Wir verweisen auf die näheren Einzelheiten dieser diplomatischen Aktenstücke in Bd. IV „Rußland in Asien" und auf unsere Ausführungen auf Seite 70 und ff. Leipzig 1899.

Digitized by Google

im Becken des Jantsekiang zu fordern und mittelbar oder unmittelbar in diesem Gebiete den Forderungen von Eisenbahnkonzessionen, die durch die englische Regierung unterstützt werden sollten, nicht hinderlich zu sein.

England verpflichtete sich seinerseits zu denselben Konzessionen im Norden der großen Mauer.

So standen die Dinge, als die mit elementarer Gewalt losbrechende Bewegung der Boxer gegen die Fremden die Stellung aller europäischen Staaten und Japans in China bedrohte und auch die Rivalen im Fernen Osten die Austragung ihrer diplomatischen Streitigkeiten verschieben ließ. Das Jahr 1900 zwang Rußland, sich mit Waffengewalt der Mandschurei zu versichern, da nur durch die Herrschaft in dieser Provinz es möglich wurde, die von den Boxern, d. h. den Chinesen, zerstörte Ostchinesische Eisenbahn*) von neuem in seine Hand zu bringen. So wurde das Zarenreich, mochte es wollen oder nicht, in die Mandschurei gezogen. Die mit Hilfe der Sibirischen Eisenbahn und der Transporte auf dem Seewege nach Ostasien geschafften Verstärkungen an Truppen, wie die stetig wachsende Verstärkung des Geschwaders des Stillen Ozeans ließen die militärische Machtstellung Rußlands zusehends wachsen. Eine neue Periode der Geschichte Rußlands im Fernen Osten hatte begonnen.

Rußland und der Ferne Osten seit dem Jahre 1900.

Es sind nur wenige, aber selten ereignisreiche Jahre, die diese Periode von 1900 bis 1906 bilden.

Finden wir im Beginn derselben Rußland anscheinend als die Vormacht des Fernen Ostens, die, wie seine maßgebenden Kreise es annahmen, die Früchte ernten sollte, die es einer selten glücklichen Vereinigung einer Reihe von diplomatischen Erfolgen verdankte, die gekrönt waren mit der Festsetzung in Port Arthur und Dalnij und mit der Konzession zur Fortsetzung der großen asiatischen Überlandbahn durch die Mandschurei, so sehen wir es am Ende dieses Zeitraums durch die Waffen der neu-

*) Wir geben die Geschichte dieser Eisenbahn an anderer Stelle bei deren Schilderung im Abschnitt III.

Digitized by Google

erstandenen asiatischen Großmacht vom Gelben Meer zurückgedrängt.

Japan hat das Zarenreich in der Vormachtstellung im Fernen Osten abgelöst.

Die Erhebung der Boxer kam für Rußland höchst ungelegen. Es konnte sich der Teilnahme an einem bewaffneten Einschreiten um so weniger entziehen, als auch seine Gesandtschaft in Peking gleichzeitig mit seiner eben entstehenden Eisenbahn in der Mandschurei bedroht war.

Rußland erklärte aber ausdrücklich in einem Regierungs-Communiqué vom 11.—24. Juni 1900, daß die russischen Truppen, wenn sie das benachbarte chinesische Gebiet beträten, dem chinesischen Staate gegenüber durchaus keine feindlichen Zwecke im Auge hätten. Es könnte im Gegenteil „bei den gegenwärtigen beunruhigenden Ereignissen der Pekinger Regierung ihre Anwesenheit in dem befreundeten Lande nur eine wesentliche Unterstützung bei deren Bekämpfung der Rebellen erweisen".

Auch wurden dem Vizeadmiral Alexejew schon bei Gelegenheit der Konferenz der Admirale über die in Peking und Tientsin zu treffenden Maßregeln im Juni 1900 Instruktionen übersandt, sich der Teilnahme an feindseligen Maßnahmen, die zu weiteren Verwicklungen Anlaß geben konnten, zu enthalten.

Ungefähr zu derselben Zeit wurde der Chef des Kwantungebiets zur Verhütung von Mißverständnissen aufgefordert, „den chinesischen Behörden und dem Volk in der allerentschiedensten Weise zu erklären, daß Rußland durchaus nicht beabsichtige, mit China Krieg zu führen, daß die Ereignisse in Taku und Tientsin, sowie auch die Maßnahmen am Amur und an der mandschurischen Grenze als eine Folge der entstandenen revolutionären Bewegung zu betrachten seien, auf deren Unterdrückung alle Anstrengungen der kaiserlichen Regierung im eigenen Interesse Chinas gerichtet wären".

China zeigte sich daher auch der russischen Regierung gegenüber ganz besonders entgegenkommend.

In einem Anfang Juli 1900 seitens des chinesischen Kaisers an den Zaren gesandten Telegramm ersuchte jener unter Hinweis auf die mehr als zweihundertjährige Freundschaft und guten nachbarlichen Beziehungen zwischen Rußland und China den Kaiser Nikolaus um die Maßnahmen zur Rettung des Reiches und bat, die russische Regierung möchte die Initiative zur Ausführung dieser Maßregeln ergreifen.

Digitized by Google

Rußland bezeichnete als sein Programm: 1. Den Schutz der russischen Vertretung in Peking und die Sicherstellung der russischen Untertanen vor den verbrecherischen Anschlägen der Rebellen (Boxer) und 2. Die Unterstützung der chinesischen Regierung in ihrer Bekämpfung des Aufstandes zur raschesten Wiederherstellung der gesetzlichen Ordnung im Reiche.

Den Mächten, welche zu gleichem Zwecke Truppen nach China sandten, schlug man folgende Grundsätze China gegenüber vor:

1. Aufrechterhaltung des allgemeinen Einvernehmens zwischen allen Mächten, was die Einzelheiten der zu ergreifenden Maßregeln anlangte.

2. Die Wahrung der bisherigen Staatsordnung in China.

3. Die Beseitigung jedes Vorwandes, der zur Teilung des Himmlischen Reiches führen könne.

4. Die durch gemeinsame Anstrengungen zu bewirkende Wiederherstellung der Zentralregierung in Peking, die selbst im Lande die Ordnung und Ruhe sicherstellen könne.

Als die kriegerischen Maßnahmen durch die schnelle Besetzung Pekings einen über alle Erwartungen günstigen Verlauf nahmen, suchte Rußland China gegenüber sogleich die Rolle eines wohlwollenden Beschützers zu spielen.

Der Zar erließ im August 1900 eine besondere Zirkularmitteilung an die Mächte, in der gesagt wurde, daß die russische Regierung im Gegensatze zu der Befürchtung der meisten anderen Mächte, daß der gleichzeitige Abzug sämtlicher Truppen aus Peking von den Chinesen in dem Sinne eines von ihnen über die Ausländer erzielten Erfolges ausgelegt werden könnte, beabsichtige, unentwegt dem früher aufgestellten Programm treu zu bleiben, namentlich verweigern würde, an irgend welchen Zwangsmaßregeln gegen den chinesischen Hof teilzunehmen, um ihn zu veranlassen, nach Peking zurückzukehren.

In dieser Zirkularmitteilung wurde unter anderem ausgeführt, daß, wenn der Verlauf der Ereignisse in Petschili und eine Reihe von feindseligen Handlungen der Rebellen an der russischen Reichsgrenze auch die Notwendigkeit der Besetzung des Hafens von Njutschwang und den Einmarsch der russischen Truppen in die Mandschurei bedingt hätten, diese Maßnahmen doch nur als vorübergehend zu betrachten seien. Rußland würde nicht unterlassen, seine Truppen aus China zurückzuziehen, sobald in der Mandschurei die Ordnung wieder hergestellt und das Erforderliche zum Schutze

Digitized by Google

des Schienenweges getroffen sein würde, dessen Bau durch ein besonderes Abkommen zwischen Rußland und China von der Regierung des letzteren der Gesellschaft der Ostchinesischen Bahn in einer besonderen Konzession zugesichert sei, wenn es nicht etwa durch die Handlungsweise der anderen Mächte oder Chinas selbst hieran verhindert werden sollte.

Schließlich machte die russische Regierung die Mächte darauf aufmerksam, daß sie mit der Befreiung der ausländischen Vertreter in Peking und der dort eingeschlossenen ausländischen Untertanen die Hauptaufgabe, die sie sich gestellt, als erreicht ansehe. Da die Kaiserin-Regentin und der Tsungli-Yamen Peking verlassen hätten, so zöge sie ihre Truppen aus dieser Stadt zurück und hätte auch dem Gesandtschaftspersonal den Befehl zum Verlassen der chinesischen Hauptstadt erteilt.

Da einige der gegen China verbündeten Mächte nicht mit Unrecht in dieser auf die Gewinnung der Sympathien der chinesischen Regierung berechneten Handlungsweise Rußlands das Bestreben sahen, das Einvernehmen der Mächte zu stören, um russische Sonderinteressen zu pflegen, gab die russische Regierung durch ihre Vertreter an den Höfen eine neue Erklärung ab, die in klarster Weise bewies, wie sehr es bemüht war, in seiner ostasiatischen Politik nicht durch China gehindert zu werden und wie schroff seine Interessen von denen der anderen Mächte im Fernen Osten verschieden wären.

In dieser Note hieß es unter anderem wörtlich: „Die gesetzliche chinesische Regierung und der kaiserliche Hof können sich neuerdings in Peking nur nach der Entfernung der internationalen Truppen niederlassen. Man muß immer im Auge behalten, daß ein Eingriff in die durch Jahrhunderte geheiligten Traditionen der Chinesen und eine Schädigung der Glorie der Regierung in ihren Augen zu den allerverderblichsten Folgen führen können."

Welche Ziele Rußland bei dieser Sorge für China im Auge hatte, ergab sich sehr bald. Es handelte sich um die Befestigung seiner Stellung in der Mandschurei.

Während die ersten vier Monate des Jahres 1901 sich mit Verhandlungen mit der chinesischen Regierung wegen einiger Friedensbedingungen, wie die Bestrafung der an den fremdenfeindlichen Vorkommnissen schuldigen Prinzen und Würdenträger, sowie die Erledigung der Kriegskostenfrage hinzogen, traf Rußland ein Sonderabkommen mit dem damals allmächtigen Li-Hung-Tschang, welches

Digitized by Google

nach Auffassung der anderen Mächte einer Einverleibung der Mandschurei gleich kam*).

England und Japan sahen sich hierdurch in ihren Interessensphären derartig bedroht, daß sich beide einander näherten.

Wir übergehen die diplomatischen Verhandlungen seitens der anderen Mächte und beschränken uns darauf, zu bemerken, daß in Japan die Aufregung weiter Kreise in dem Maße wuchs, als sich die Überzeugung immer mehr befestigte, nicht nur um die Mand-

---

*) Die wichtigsten Punkte dieses Abkommens waren:

1. „Der Kaiser von Rußland hat in dem Wunsche, für alle Zeit die freundlichen Beziehungen zwischen Rußland und China unversehrt zu erhalten, seine Zustimmung dazu erteilt, daß dem chinesischen Tatarengeneral und den ihm unterstehenden Beamten gestattet werde, auf ihre Posten in der von den russischen Truppen besetzten Provinz Fengtien (Mandschurei) zurückzukehren und dort ihre frühere „bewundernswerte Verwaltung" wieder aufzunehmen."

Es wird nun angeführt, daß der Kaiser von Rußland den Admiral Alexejew zu seinem Bevollmächtigten ernannt habe und daß dessen Vertreter Korostowitsch mit den Vertretern des Tatarengenerals einen Vertrag unterzeichnet hätte, der in seinen neuen Paragraphen u. a. folgende Bestimmungen enthielte:

Bei seiner Rückkehr auf seinen Posten hätte der Tatarengeneral Tseng den Schutz der Provinz zu übernehmen, Schritte zur Beruhigung zu tun und ferner dafür zu sorgen, daß dem Bau der Ostchinesischen Bahn keine Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Da Rußland Mukden und andere Punkte zum Schutze der Bahn und zur Herstellung der Ruhe in der Provinz besetzt hat, so haben der Tatarengeneral und seine Beamten die Russen nicht feindlich zu behandeln, sondern ihnen jede mögliche Unterstützung zu leisten.

Der Tatarengeneral hat, weil die chinesischen Soldaten in der ganzen Provinz Fengtien sich an den Aufständen beteiligt haben, seine Truppen aufzulösen und die in den nicht von den Russen besetzten Arsenalen vorhandenen Kriegsvorräte den russischen Militärbehörden auszuliefern. Nicht von den Russen besetzte Befestigungen irgend welcher Art sind in Gegenwart von Vertretern beider Teile dem Erdboden gleich zu machen, ebenso Pulvermagazine, für die die Russen kein Bedürfnis haben. Njutschwang und einige andere Punkte werden von den Russen so lange verwaltet, bis das Land völlig pazifiziert ist. In Mukden wird ein russischer Resident seinen Sitz nehmen, der Aufsichtsbefugnisse hat und die Verhandlungen im Namen des Oberbefehlshabers mit dem Tatarengeneral zu führen hat. Er hat auch russische Truppen zu requirieren, falls die dem Tatarengeneral zur Verfügung stehenden Polizeikräfte nicht zur Aufrechterhaltung der Ruhe ausreichen. Sollte die Deutung der einzelnen Punkte des Abkommens zweifelhaft sein, so ist der russische Text maßgebend.

Digitized by Google

schurei, sondern auch um Korea, in welchem Lande Japans Einfluß immer größer wurde und dessen Beherrschung das traditionelle Ziel seiner Politik seit Jahrhunderten gewesen, handle es sich, wenn Rußlands Machtstellung China gegenüber noch wachsen sollte.

England, dessen Einfluß auf den Hof von Peking durch die Fortschritte der russischen Diplomatie ebensosehr bedroht erschien, zog für sich die sich ihm bietenden Vorteile aus dieser Lage. Für Japan, dessen Krieg gegen Rußland oder China ohne die Sicherung der Seeherrschaft undenkbar war, bot die Rückendeckung durch die stärkste Seemacht der Welt so viel Vorteile, daß es, als England sich ihm mit Bündnisvorschlägen näherte, mit Freuden diese Gelegenheit ergriff.

Die Folge hiervon war der englisch-japanische Bündnisvertrag vom Januar 1902*). In ihm wurde die Integrität von China und Korea anerkannt, auch das gleiche Recht aller Nationen,

---

*) Der Text dieses so wichtigen Vertrages ist folgender:

„Beide Regierungen, durchdrungen von dem Wunsche, den Status quo und den allgemeinen Frieden im Fernen Osten sowie die Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit Chinas und Koreas aufrecht zu erhalten, haben über folgende Punkte ein Übereinkommen getroffen:

1. Über die Ergreifung von Maßregeln zur Aufrechterhaltung ihrer Interessen, wenn letztere durch eine agressive Tätigkeit irgend einer anderen Macht oder von Unruhen in China und Korea bedroht werden, infolgedessen einer der vertragschließenden Staaten zum Schutz seiner Untertanen einschreiten muß.

2. Wenn sich einer von den vertragschließenden Staaten mit irgend einer anderen Macht im Kriege befindet, so wird der andere Staat eine strenge Neutralität bewahren und Maßnahmen treffen, um andere Staaten zu hindern, an feindlichen Tätigkeiten gegen seine Bundesgenossen teilzunehmen.

3. Wenn irgend eine Macht sich den feindlichen Tätigkeiten gegen einen von den Bundesgenossen anschließt, so wird der andere ihm zu Hilfe kommen und gemeinschaftlich mit ihm den Krieg führen, und der Frieden wird unter gegenseitiger Übereinkunft geschlossen werden.

4. Die vertragschließenden Mächte kommen darüber überein, daß nicht eine von ihnen ohne das Wissen der anderen in spezielle Verträge mit irgend einer anderen Macht zur Schädigung der erwähnten Interessen tritt.

5. Wenn den genannten Interessen Gefahr droht, so machen die beiden Regierungen davon eingehend einander Mitteilung, ohne etwas zu verbergen.

6. Die Übereinkunft tritt sofort in Kraft und hat fünf Jahre Gültigkeit. Wenn aber einer von den Bundesgenossen noch zu der Zeit Krieg führt, in der die Frist des Übereinkommens abläuft, so behält letzteres bis zum Friedensschluß Gültigkeit."

Digitized by Google

sich an der Entwicklung von Handel und Industrie in diesen Ländern zu beteiligen. Zugleich versprachen sich die beiden Mächte aber gegenseitige Unterstützung für den Fall, daß von dritter Seite dies Verhältnis gestört werden sollte.

Rußland erkannte anscheinend nicht die Endziele und die ganze Bedeutung dieses Vertrages, sah sich aber doch veranlaßt, im März 1902 im Verein mit dem verbündeten Frankreich eine „identische Deklaration" zu erlassen, in der es u. a. hieß: „Gegenwärtig, angesichts der unaufhörlichen Agitation anläßlich des englisch-japanischen Vertrages, haben die verbündeten befreundeten Regierungen Rußlands und Frankreichs es für notwendig erachtet, in der nachstehenden Deklaration den Mächten, deren Vertreter vereint mit dem russischen und dem französischen Bevollmächtigten das Pekinger Protokoll vom 7. September 1901 unterzeichneten, ihre Ansicht über den erwähnten Vertrag mit voller Bestimmtheit, wie folgt, zu erklären:

„Identische Deklaration vom 3. (16.) März", die gleichzeitig von den Vertretern Rußlands und Frankreichs den Regierungen von Österreich-Ungarn, Belgien, Großbritannien, Deutschland, Spanien, Italien, China, den Niederlanden und Japan übergeben worden.

„Nachdem die verbündeten Regierungen Rußlands und Frankreichs die Mitteilung erhalten von dem englisch-japanischen Vertrage vom 17. (30.) Januar 1902, dessen Abschluß sowohl zum Zweck der Sicherstellung des Status quo und des allgemeinen Friedens im äußersten Osten als auch zur Wahrung der Unabhängigkeit Chinas und Koreas, die für den Handel und die Industrie allen Nationen eröffnet bleiben sollen, erfolgt ist, erblicken sie mit vollkommener Befriedigung in diesem die Bestätigung der wesentlichsten Grundsätze, die in Übereinstimmung mit den wiederholten Erklärungen beider Mächte die Basis ihrer Politik bildeten und ferner bilden sollen.

Beide Regierungen sind der Ansicht, daß die Aufrechterhaltung dieser Grundsätze gleichzeitig hiermit auch als eine Garantie ihrer eigenen Interessen im „Fernen Osten" zu betrachten ist.

Sie sind indessen ihrerseits genötigt, entweder die Möglichkeit feindseliger Handlungen anderer Mächte oder die Wiederholung von Unruhen in China, die die Integrität und die freie Entwicklung des Himmlischen Reiches verletzen können, nicht außer acht zu lassen, behalten sich vor, in diesem Falle durch die

Digitized by Google

Ergreifung entsprechender Maßnahmen zur Wahrung ihrer Interessen Sorge zu tragen"*).

Infolge des energischen Protestes der Mächte, namentlich des in seinen Interessen bedrohten Japans, gelang es, den Kaiser von China zu veranlassen, das Abkommen nicht zu unterzeichnen und Rußland zu bewegen, dasselbe einstweilen zurückzuziehen und sich auf den Schutz seiner Bahnbauten zu beschränken**).

---

*) Das hier erwähnte Pekinger Protokoll wurde zwischen den zur Herstellung der Ordnung in China verbündeten Mächte und China abgeschlossen. In demselben wurde den Mächten außer einer Entschädigung von 450 000 000 Taels die Befestigung des Gesandtschaftsviertels in Peking und das Recht zur Unterhaltung dauernder Gesandtschaftswachen sowie der Besatzung der zur Verbindung der Hauptstadt mit der See Huangtsun, Langfang, Yangtsun, Tientsin, Chunliangchang, Tangku, Lutai, Tongshan, Lanchan, Changli, Chingwantoa und Shanhaikwan zugestanden. China erklärte sich bereit zur Beratung über Abänderung der Handelsverträge und zur Beisteuerung zu den Verbesserungen des Whangpoo und des Peiho, wenn die provisorische Regierung in Tientsin sich zu Beiträgen hierfür auch verpflichten würde. Das Tsungli Yamen, an dem bisher die Verhandlungen der Mächte oft unüberwindliche Hindernisse fanden, wurde in ein „Auswärtiges Ministerium" verwandelt. — Die fremden Gesandten erklärten ihrerseits, daß nach Ausführung dieser Zugeständnisse, die internationalen Truppen, mit Ausnahme der Gesandtschaftswachen, sich aus Peking und, mit Ausnahme der erwähnten Etappen, aus Tschili zurückziehen würden.

**) In der von England und Japan gemeinsam erlassenen Note heißt es unter anderem:

„Die Zögerung Rußlands in bezug auf die Räumung der Mandschurei bedroht den Frieden in Ostasien und schädigt die Interessen Englands und Japans.

Wenn die Entfernung der russischen Truppen aus der Mandschurei auf unbestimmte Zeit verschoben wird, so werden beide Mächte Maßregeln ergreifen, um ihre Interessen aufrecht zu erhalten.

China muß Rußland zur Entfernung der russischen Truppen aus der Mandschurei zwingen.

England und Japan werden keinen Vertrag zwischen China und Rußland anerkennen, wenn dieser Vertrag nicht die Räumung der Mandschurei bedingt.

Wenn nach der Entfernung der russischen Truppen aus der Mandschurei es notwendig wird, zwischen Rußland und China über die Zivilverwaltung irgend einen Vertrag abzuschließen, so muß dieser Vertrag nur unter Einverständnis Englands und Japans abgeschlossen werden, welche rechtzeitig davon zu benachrichtigen sind."

Der Prinz Tschin hat der chinesischen Kaiserin-Regentin geraten, die Forderungen, die in dieser Kollektivnote enthalten sind, zu befriedigen.

Digitized by Google

Tatsächlich war Rußland aber nicht in der Lage, die Mandschurei zu räumen.

Die weder die Autorität der eigenen Regierung noch die der Russen anerkennenden, im geheimen vielleicht seitens der fremdenfeindlichen Partei unterstützten Chunchusen trieben noch immer ihr Wesen.

Der Bau der Ostchinesischen Eisenbahn war zur Verbindung des Mutterlandes mit Port-Arthur und Dalnij und mit Wladiwostok auf dem Schienenwege notwendig. Ohne dauernden Schutz war der Betrieb aber unmöglich.

Dessenungeachtet legte Rußland im April 1903 einen neuen Vertragsentwurf China vor, in dem es erklärte, es wolle die Provinzen Mukden und Girin sowie den Vertragshafen Njutschwang wieder herausgeben, falls China die folgenden Bürgschaften geben wolle:

„1. Kein Teil des zurückgegebenen Gebietes wird unter irgend einer Form einer anderen Macht übertragen. Wird diese Bedingung umgangen, so wird Rußland die einschneidendsten Maßnahmen treffen.

2. Die augenblickliche Verwaltung der Mongolei darf nicht geändert werden, weil die Bevölkerung dadurch beunruhigt würde und an der russischen Grenze Verwicklungen entstehen müßten.

3. China verpflichtet sich, keine neuen Vertragshäfen in der Mandschurei zu öffnen oder ohne vorhergehende Zustimmung der russischen Regierung neue (fremde) Konsuln zuzulassen.

4. Sollte China in irgend einem Verwaltungszweige Ausländer zu verwenden wünschen, so soll deren Zuständigkeit nicht nach Nordchina reichen, wo russische Interessen vorwiegen. Dort sollen diese Interessen lediglich Russen anvertraut werden. Wenn z. B. fremde Sachverständige für den Grubenbau angenommen werden, so wird die Zuständigkeit sich nicht auf die Bergbauangelegenheiten der Mandschurei oder der Mongolei ausdehnen, für die russische Sachverständige ernannt werden müssen.

5. Rußland wird die Telegraphenlinien zwischen Port-Arthur, Njutschwang und Mukden so lange unter eigener Kontrolle behalten, wie die Telegraphenlinie von Peking nach Njutschwang besteht, deren notwendige Verlängerung sie ist.

6. Nach Wiederherstellung der chinesischen Verwaltung von Njutschwang wird die russisch-chinesische Bank, wie gegenwärtig, den Dienst als Zollbank weiter versehen.

Digitized by Google

7. Alle Rechte, die russische Untertanen während der Besetzung durch Rußland in der Mandschurei erworben haben, bleiben nach der Räumung derselben bestehen."

Als Anhang wurde eine lange Klausel beigefügt, worin Rußland darauf hinwies, daß, da es für den Gesundheitszustand längs der Bahn verantwortlich wäre, die zurzeit bestehende Gesundheitsbehörde beibehalten werden müßte. Der Zollkommissar und der Zollarzt müßten Russen sein. Die Sanitätsbehörde müßte außer diesen Beamten aus einem von der chinesischen Regierung abgeordneten Zoll-Taotai, den Konsuln, einem Bakteriologen, einem Vertreter der russischen Eisenbahn und einem Taotai bestehen, dem die Aufbringung der Gelder oblag.

Rußland erklärte, daß es gleich nach Eingang einer amtlichen Antwort der chinesischen Regierung, die den vorgeschlagenen Bedingungen zustimmte, mit der Räumung der Mandschurei beginnen würde. Und zwar sollten unter Aufhebung des Vertragsvorschlages vom April 1902*) die Truppen aus der Provinz Mukden am 8. Ok-

*) Dieser die Lage bezeichnende Vorschlag enthielt folgende Punkte:

„1. Die Eisenbahn Njutschwang-Schanhaikwan, die sich unter dem Schutz Rußlands befindet, wird China übergeben. Was aber die künftigen Zweigbahnen dieser Linie betrifft, so ist China vor ihrer Anlage stets verpflichtet, sich mit Rußland zu beraten; keine Zweigbahn darf über den Ljaoho führen, und die Vorrechte, die den Russen verbürgt sind, bleiben bestehen; die chinesische Regierung muß den Zoll- und den Dienstbereich der japanischen und englischen Beamten beschränken, welche auch die Bahn nicht benutzen dürfen; die chinesische Regierung muß Rußland 1 500 000 Taels (4 500 000 Mk.) bei der Rückgabe dieser Bahn zahlen.

2. Alle russischen Truppen, mit Ausnahme derjenigen, die zum Schutze der Bahn notwendig sind, sollen aus der Mandschurei entfernt werden. Die Hälfte muß die Mandschurei im Laufe zweier Jahre verlassen, der Rest im Laufe dreier Jahre, falls die Ordnung in den nördlichen Provinzen wiederhergestellt ist. China muß die Hälfte der Kosten des Unterhalts der russischen Truppen in der Provinz bezahlen; die übrigbleibenden russischen Truppen müssen das Recht haben, sich unter dem Schutz der chinesischen Behörden überallhin bewegen zu können.

3. Der ganze Handel und die Bergwerksvorrechte gehören China; Rußland geht darauf ein, sie zu beschützen. Rußland muß daher China mit Geldmitteln unterstützen, um den Handel und die Montanindustrie so zu entwickeln, wie es erforderlich ist. Keiner einzigen Macht darf es gestattet werden, sich in den Handel und die Montanindustrie der Mandschurei einzumischen; wenn die chinesischen Bergwerke Kapitalien bedürfen, so soll nur russisches Kapital herangezogen werden; wenn es notwendig ist, die Verträge wegen der Bergwerke zu erneuern, die sich unter russischer Aufsicht befinden, so müssen Rußland und China hierbei

Digitized by Google

tober 1903, aus der Provinz Girin sechs Monate später und aus der Provinz Holungkiang nach weiteren sechs Monaten zurückgezogen werden.

Den Schutz der Bahn sollte nunmehr die völlig reorganisierte Schutzwache der Ostchinesischen Eisenbahn übernehmen. Die seinerzeit bei dem Beginn des Bahnbaues gebildete Schutzwache, Ochranja, war infolge des Boxeraufstandes mehr oder weniger ihrem Zwecke entfremdet worden. Teile von ihr hatten sich in ihren Posten tapfer verteidigt, einige Abteilungen waren den Überfällen seitens der Boxer erlegen, andere hatten sich den zur Wiederherstellung der Ordnung aufgebotenen Truppen angeschlossen.

Als die Ordnung hergestellt war, und man nach den diplomatischen Verhandlungen mit der Räumung der Mandschurei durch die Truppen rechnen mußte, — tatsächlich ist sie, wie wir sehen werden, niemals durchgeführt worden — beschloß man in Petersburg, eine ganz militärisch organisierte, feldmäßig ausgestattete Schutzwache zu organisieren, welche aus allen drei Waffen bestehen und einen Teil des Korps der Grenzwache bilden sollte, deren Namen, Uniformierung und Ausrüstung sie auch erhielt.

Die tatsächliche Stärke dieser Truppe ist nie bekannt geworden.

---

die gleichen Vorteile erhalten; die chinesischen Beamten müssen die russischen Kaufleute schützen. Wenn China die Zahl der chinesischen Truppen vergrößert, so muß Rußland sie schulen. China darf seine wichtigen Orte befestigen, in diesen Befestigungen darf aber keine Artillerie sein; Gewehrfeuer ist bei den Übungen gestattet, aber kein Artilleriefeuer; nur russische Instruktoren dürfen Instruktoren der chinesischen Truppen sein, und keine andere Macht darf sich in diese Angelegenheit einmischen."

Auf diese Vorschläge erteilte der chinesische Bevollmächtigte Wanwentshao folgende Antwort:

„1. Die Bedingungen Rußlands in bezug auf die Instruktion der chinesischen Truppen beleidigen die Würde Chinas.

2. Die Frist für die Räumung der Mandschurei durch die russischen Truppen ist zu lang, was aber die Unterhaltungskosten der Truppen betrifft, so werden sie genau berechnet werden, sobald die finanzielle Lage Chinas klargestellt ist.

3. Die Bedingungen, welche die Fahrt der japanischen und englischen Beamten auf der Njutschwang-Bahn beschränken, müssen den oben erwähnten Mächten von Rußland zur Prüfung vorgelegt werden. Der Vorbehalt, der den Bau einer Zweigbahn über den Ljaoho verbietet, ist zu ändern.

4. Die Bedingungen wegen der Vorrechte Rußlands in bezug auf die Bergwerke in der Mandschurei bedrohen den Bestand Chinas."

Digitized by Google

Ihre Organisation war die folgende. Der Bezirk der ostchinesischen Bahn wurde als „Transamurischer Bezirk“ des „Korps der Grenzwache“ dieser angegliedert mit dem Stabsquartier Charbin. In ihm waren 4 Brigaden disloziert, Oberkommandierender Generalleutnant Tschitschagow. Diese Brigaden, deren Stabsquartiere in Buchatu, Charbin, Chantachesa und Kwangtschöngtsi, bestand aus 2 Linien- und 1 Reserve-Detachement mit zusammen 55 Kompagnien, 55 Ssotnien und 6 reitenden Gebirgsbatterien. Sie wurde durch Abgabe aus europäischen Truppenteilen andauernd vermehrt. Statt der anfänglichen Zahl von annähernd 11000 Mann, 6000 Pferden mit 700 Offizieren soll sie bei Ausbruch des Krieges eine Stärke von 30000 Mann, nach englischen Zeitungsnachrichten, die aber wohl tendenziös übertrieben sein dürften, sogar 40000 und mehr Köpfe gezählt haben.

Sie wurden in befestigten Stationen längs der Bahn untergebracht, namentlich an den wichtigsten Brücken, Tunnels und anderen Kunstbauten.

Die Truppen der transamurischen Grenzwache haben ihren sehr strapaziösen Dienst während des letzten Feldzuges nach allgemeinem Urteil von Freund und Feind in musterhafter Weise getan. Ihnen ist es zu verdanken, daß, abgesehen von meist unbedeutenden und schnell wiederhergestellten Beschädigungen durch japanische Streitkommandos, Spione oder Chunchusen, die Bahn während des ganzen Feldzuges in Betrieb geblieben ist, bei den sonst so traurigen Wegeverhältnissen des Kriegsschauplatzes ein gar nicht hoch genug anzuschlagender Vorteil.

Die chinesische Regierung scheint dem Vertragsvorschlage vom Jahre 1903 entweder nicht zugestimmt zu haben, oder sie setzte sich über ihn hinweg. Denn trotz des Artikels 3 desselben schloß sie am 15. August 1903 mit den Vereinigten Staaten einen Handelsvertrag, nach dem diesen Mukden und Antung für den Handel geöffnet wurde. Andererseits hatte Rußland am 8. Oktober 1903 die bedingte Räumung der Mandschurei noch nicht begonnen, worüber Japan sehr erregt wurde, um so mehr, als auch in Korea die Interessen beider Reiche immer mehr und mehr aufeinander stießen.

Ehe wir uns zu dieser Episode der diplomatischen Verhandlungen zwischen Japan und Rußland wenden, werfen wir einen Blick auf die Maßnahmen, die Rußland zur Ordnung der Verwaltung des russischen Fernen Ostens traf, um seine Stellung auch hierdurch zu stützen.

Digitized by Google

Am 31. Juli (13. August) 1903 erging folgender „Allerhöchster namentlicher Erlaß“ an den dirigierenden Senat:

„Die verwickelten Verwaltungsaufgaben an den östlichen Grenzen des Reiches veranlassen Uns, für die Einsetzung einer Autorität Sorge zu tragen, durch deren Wirksamkeit das friedliche Gedeihen dieses Gebietes und die Befriedigung seiner Bedürfnisse sichergestellt würden. Nachdem Wir infolgedessen für notwendig befunden haben, aus dem General-Gouvernement Amur und dem Kwantun-Gebiet eine besondere Statthalterschaft zu bilden, befehlen Wir:

1. Unserm Statthalter im Fernen Osten wird die oberste Gewalt in allen Zweigen der Zivilverwaltung des ihm anvertrauten Gebietes, das fortan aus den Ressorts der Ministerien ausscheidet, verliehen.

Auch hat er die Verantwortung für die Ordnung und Sicherheit in dem Bereiche der Ostchinesischen Eisenbahn und das Wohl der russischen Bevölkerung in den an die Statthalterschaft angrenzenden Gebieten.

2. Bis zum Erlaß eines Gesetzes über die Verwaltung der Provinzen des Fernen Ostens übertragen Wir dem Statthalter die Rechte und Pflichten, wie sie bei der Gründung der Kaukasischen Statthalterschaft durch das Reskript vom 30. Januar 1845 dem dortigen Statthalter verliehen wurden. Es haben also alle in seinem Verwaltungsbezirk tätigen Behörden und Beamte mit ihren Ressort-Ministerien nur durch den Statthalter zu verkehren.

3. Der diplomatische Verkehr mit den der Statthalterschaft benachbarten Ländern wird seitens der Verwaltung des Statthalters vermittelt.

4. Der Statthalter führt den Oberbefehl über alle Land- und Seestreitkräfte im Fernen Osten.

5. Zur Vereinbarung der Maßnahmen des Statthalters mit den allgemeinen Staats-Interessen und der Tätigkeit der Ministerien wird ein vom Kaiser berufenes Komitee gebildet, in dem der Kaiser den Vorsitz führt.

6. Der zum Statthalter ernannte General-Adjutant Alexejew hat sogleich einen Mir zur Bestätigung zu unterbreitenden Entwurf für die Verwaltungsordnung der Statthalterschaft vorzulegen.“

Admiral Alexejew war zuerst bei Gelegenheit der Chinesischen Wirren als Oberbefehlshaber des Geschwaders des Stillen Ozeans in weiteren Kreisen bekannt geworden. Er trat mit großen

Digitized by Google

Ansprüchen den anderen in China beteiligten Mächten gegenüber auf, bei denen ihm die verhältnismäßig günstige militärische Lage des im Fernen Osten stärksten aller europäischen Staaten zu Hilfe kam. Wieweit ihn die Vorwürfe treffen, die man ihm, als die Katastrophe über seine Verwaltung hereinbrach, machte, wird erst die Geschichte aufklären. Daß er nicht der Mann war, in schweren Krisen das Vertrauen seines kaiserlichen Herren zu rechtfertigen, hat sein Verhalten gezeigt, als die Eröffnung der Feindseligkeiten durch die Japaner ihn überraschte und es galt, die moralische Kraft seiner Truppen und seines Geschwaders aufzurichten. Der Tagesbefehl an Armee und Flotte atmet keine hoffnungsfreudige Stimmung, kein markiger, soldatischer Ton klingt aus ihm heraus, der die Herzen seiner Russen mit Zuversicht erfüllen sollte. Man hat ihm Mangel an der Selbstlosigkeit vorgeworfen, die ihn befähigte, ohne Rücksicht auf eigene Interessen, das Höchste für seinen kaiserlichen Herrn und sein Vaterland zu leisten.

Er soll vor allem seine Person nach oben hin in das Licht der Unentbehrlichkeit gesetzt haben. Man geht sogar so weit, zu behaupten, daß er zu diesem Zwecke unselbständige und daher leicht von sich in Abhängigkeit zu erhaltende Leute in die maßgebenden Stellungen im Fernen Osten zu bringen suchte. Wie ihm dies mit dem Admiral Starck gelang, dem Kommandierenden der Seestreitkräfte in Port-Arthur, ist bekannt. Den Chinesen gegenüber trat er als der allmächtige Vertreter des Zaren auf. Unbeliebt war er in hohem Maße bei den Russen. Im Augenblicke der höchsten Gefahr, wo es galt, die vorhandenen Kräfte einheitlich zu verwenden, verurteilte man ihn zur Ohnmacht, nachdem sein Auftreten nur zu Kollisionen mit den Generalen geführt hatte. Endlich berief man ihn von Charbin ab; soweit uns bekannt, ohne ihm die hohen Kompetenzen seiner Stellung zu nehmen. —

Ende September berief der Statthalter eine Kommission nach Port Arthur, um eine Verwaltungsordnung zu entwerfen.

Bis diese vom Kaiser genehmigt war, wurden durch Tagesbefehl des Kriegsministers dem Statthalter alle im Amurbezirk und auf Kwantun garnisonierenden Truppen unterstellt. Der Kompetenz des Statthalters unterlagen hiernach die wichtigsten für die Kriegsbereitschaft der Truppen des Militärbezirks Amur entscheidenden Fragen, wie die Organisation der höheren Truppeneinheiten, die Dislokation der Truppen bis einschließlich der Regimentsstäbe, die Bildung neuer Truppenteile, die Anlage neuer Festungen und Forts,

Digitized by Google

die Mobilmachungsvorarbeiten, die Operationsentwürfe. Daher mußte der Oberkommandierende der Truppen des Amurbezirks seine Anträge usw. stets durch den Statthalter an das Kriegsministerium richten. In allen anderen Fragen hatte dieser die Kontrolle zu üben.

Alle Entscheidungen über die Besetzung der Stellen als Regimentskommandeure und Generale gingen durch seine Hand usw.

Man sieht, wie wichtig die dem Statthalter übertragenen Funktionen waren.

Man hatte bei der Errichtung der Statthalterschaft wohl in erster Linie die Konzentrierung der Streitkräfte am Stillen Ozean im Auge.

Alexejew scheint auch für seine Verwaltung eine Art Programm aufgestellt zu haben, — an Programmen ist man bekanntlich in Rußland sehr verschwenderisch, wenn sie auch häufig nur auf dem Papier verbleiben und nie zur Tat werden. Wenigstens berichtete so die „Ssibirskaja Shisn". Unter anderem hatte er die Absicht, das Unterrichtswesen zu heben, den nördlichen polaren Teil des Küstengebiets als selbständiges Verwaltungsgebiet von diesem abzutrennen, um so eine stärkere, ihre Tätigkeit zentralisierende lokale Verwaltung zu schaffen, die namentlich in der Lage wäre, die natürlichen Reichtümer dieses Gebiets vor räuberischer Ausbeutung, besonders seitens der Ausländer, zu schützen. Auch wollte Alexejew der planlosen und räuberischen Ausbeutung der Bodenschätze in anderen Teilen des Gebiets ein Ende machen und der Regelung der Stellung der Militärkommission in der Mandschurei seine Aufmerksamkeit zuwenden.

Mit welchen ausschweifenden Hoffnungen man damals in russischen Kreisen die Einrichtung der „Statthalterschaft des Fernen Ostens" in Rußland begrüßte, beweist unter anderen ein Artikel der „Peterburgskija Wedomosti", in dem es hieß:

„Alle, die sich im Fernen Osten persönlich von dem Ansehen und der Bedeutung haben überzeugen können, die der Furcht gebietende Name des Admirals von Port Arthur während des Boxeraufstandes dort genossen hat, müssen den Entschluß unserer Regierung, die bisher zum Schaden der russischen Interessen geteilte Gewalt in die Hände eines einzigen in vielen Beziehungen hervorragenden Mannes zu legen, freudig willkommen heißen. Die traurige Notwendigkeit hat uns veranlaßt, mit gigantischen Schritten — vielleicht nicht ohne überflüssige Eilfertigkeit — das Gebiet Chinas zu betreten.

Digitized by Google

Der ferne weiße Zar, den die Buddhisten der mongolischen Welt einem Gott gleich stellen, trat den Stämmen, die nur eine dunkle Vorstellung davon hatten, daß es irgendwo in weiter Ferne ein unerschütterliches Rußland gibt, plötzlich nahe.

Etwas Unermeßliches öffnete sich uns in dem Augenblicke, wo Peking fiel, wo die heiligsten Grabstätten der Mandschu-Dynastie den Fremden zugänglich wurden und die Ostchinesische Eisenbahn stolz das freie Meer erreichte. Die Umwälzung, die durch die neuesten Ereignisse in den Gemütern der abergläubischen Ostasiaten verursacht worden, ist so tiefgehend und wichtig, daß von den Ereignissen des Westens nur die Kreuzzüge, die Entdeckung Amerikas und die Napoleonische Ära mit ihr verglichen werden können. (!)

Das Alte ist gestürzt und das junge Leben verspricht eine reiche Entwicklung. Jeder geschichtliche Augenblick ist für die russische Sache wertvoll und von tiefer Bedeutung. Ein feines Ohr ist erforderlich, um dem Pulsschlag des Augenblicks zu lauschen, ein Adlerblick, um die weite Strecke von Japans Gestaden bis Transbaikalien, wo tausende von Fragen des Zarischen Statthalters harren, zu erfassen, und der Wille eines Kriegers, nicht eines engherzigen Bureaukraten oder eines Diplomaten, der so oft der Basis entbehrt (?), ist notwendig, um sich tagtäglich darüber Rechenschaft zu geben, was das Wohl des gesamten russischen Staates, die Ehre der russischen Flagge und der Ruhm des russischen Namens verlangen . . . . .“

Nachdem der Artikel zugestanden hat, daß die Dinge im Fernen Osten unter der russischen Verwaltung durchaus nicht immer zufriedenstellend gewesen seien, fährt er fort:

„Verantwortlich machen kann man nur jene allgemeine Unordnung und Systemlosigkeit, denen der neue Chef des wahrhaft unermeßlichen Gebiets, das mit Korea, mit der von der Eisenbahn durchschnittenen Mandschurei, mit Nordchina und mit der beinahe unberührten, augenblicklich in starker Gärung befindlichen Mongolei organisch verbunden ist, ein Ende machen soll. Die Seelen dieser Länder kennen zu lernen, sich in ihr patriarchalisches, bis in die kleinsten Einzelheiten von heidnischen, religiösen Prinzipien bestimmtes Leben hineinzudenken und in diesem Chaos des schlummernden Ostens, in das wir vom Schicksal geführt worden sind, den Russen zu schützen — das müssen die Gegenstände der unermüdlichen väterlichen Sorge I. I. Alexejews sein.

Digitized by Google

Er und überhaupt kein Staatsmann kann mit einer solchen Menge von Aufgaben, mit einer solchen unendlichen Welt von Ideen und Bedürfnissen eines zur Hälfte unbekannten Lebens allein fertig werden. Hoffentlich werden ihm daher ebensolche Männer der Tat und nicht des Wortes, Männer mit politischem Scharfblick und Feinde der Routine zur Verfügung beigegeben werden!" . . .

Es mutet wunderbar an, wenn wir in dem Artikel der „Peterburgskija Wedomosti" wenige Monate vor Ausbruch des Krieges, der Rußlands Macht im Fernen Osten brach, kaum einen Hinweis auf die Aufgaben des Statthalters gegen einen äußeren Feind sehen und daran denken, daß die Rolle, welche der Statthalter beim Ausbruch des Krieges spielte, anstatt die Einheitlichkeit der Leitung der Maßregeln zur Abwehr des Gegners zu begünstigen, anscheinend diese nur erschwerte. Entziehen sich die geheimen Vorgänge jener kritischen Zeit aus naheliegenden Gründen auch der eingehenden und sicheren Kenntnis, so hat doch die Geschichte gelehrt, daß der Statthalter Alexejew von der Bühne abtrat, als der Ernst der Ereignisse die Einheitlichkeit der Leitung erfordert hätte.

Ob er an der Unterschätzung Japans, an der zum Kriege treibenden Politik, an der Vernachlässigung der Vorbereitungen zu demselben schuldig ist und wieweit, auch diese Frage wird von sehr verschiedenem Standpunkte aus beantwortet.

Ob die Parade in Port Arthur vom 11. Oktober 1903, bei der die in dem Kwantungebiet stehenden Truppen vor dem Statthalter defilierten, und die — wie damals die Zeitungen schrieben — „einen beruhigenden Eindruck auf die durch verschiedene Gerüchte beunruhigten Gemüter machte", ebenso wie die Flottenrevue auf der Reede von Port Arthur, bei der Alexejew sein „Archipêt" gesprochen haben soll, mehr gewesen sind als Schaustellungen, die die große Menge zu täuschen bestimmt waren, sei dahingestellt!

Aber täuschte sich nicht mehr oder weniger alles in Rußland über die Lage im Fernen Osten? Der Kriegsminister Kuropatkin und der Finanzminister Witte hatten sich persönlich durch ihre Reisen von dieser überzeugt. General Kuropatkin hatte sogar Japan besucht und die dortigen Verhältnisse kennen gelernt. Fürst Chilkoff, Rußlands hervorragender Eisenbahnminister, kannte aus eigener Anschauung die Schwächen des asiatischen Schienenweges. Hätten sie nicht, wenn sie die Möglichkeit eines Krieges mit Japan ahnen konnten, alles tun müssen, um den Kaiser und die maßgebenden

Digitized by Google

Staatsmänner zu warnen. eine Politik weiterzuführen, die zu einem Kriege führen mußte.

War Rußland zu einem solchen gerüstet? Freilich, wenn man zurückblickt auf das letztvergangene Jahrzehnt, so war kein Zweifel, daß Rußlands militärische und maritime Stellung in Ostasien andauernd und sehr bedeutend verstärkt war. Aber war nicht Japan in der Entwicklung seiner Flotte und seiner Landmacht, die es sofort und ganz im Gegensatze zu dem durch eine Entfernung von Tausenden von Kilometern von dem Mutterlande getrennten Rußland im Fernen Osten verwenden konnte, ebenfalls mächtig vorgeschritten?

Werfen wir daher, ehe wir in der Verfolgung der geschichtlichen Entwicklung des Fernen Ostens fortschreiten, einen Blick auf die Entwicklung der militärischen und maritimen Machtstellung Rußlands, seiner Land- und Seestreitkräfte im Fernen Osten vom Jahre 1894 bis zum Beginn des Jahres 1904, um sie dann mit der Japans in Vergleich zu stellen*).

Das Anwachsen der Land- und Seestreitkräfte des Zarenreiches im Fernen Osten gibt den sprechendsten Beweis für die Bedeutung, die der Ferne Osten in diesem Zeitraume in der Kulturentwicklung wie in der Politik gewann.

Es war nur wenige Jahrzehnte her, daß russische Truppen in einer irgendwie nennenswerten Zahl in Ostasien erschienen.

Bis in die siebziger Jahre hinein waren es im wesentlichen nur einige sibirische Linienbataillone und das Ussuri- und Amur-Kasakenheer, die wir in dem russischen Ostasien finden. Erst 1889 wurde das Ussuri-Kasakenheer gebildet, das bei den großen Schwierigkeiten, Ansiedler in das Küstengebiet zu schaffen, anfangs nur eine Ssotnie in Dienst stellen konnte.

Der chinesisch-japanische Krieg im Jahre 1894/1895 lenkte die Aufmerksamkeit der russischen Regierung auf die Verstärkung ihrer militärischen Stellung im Fernen Osten dem aufstrebenden Gegner gegenüber hin.

---

*) Zum Verständnis der Entwicklung der russischen und japanischen Macht im „Fernen Osten“ ist ein Überblick über die der Land- und Seestreitkräfte, soweit diese die militärische Machtstellung bedingten, erforderlich. Die Schilderung der kriegerischen Ereignisse selbst fällt außerhalb des Rahmens dieses Werkes, um so mehr, da die deutsche Fachlitteratur an ihnen überreich ist.

Digitized by Google

Man siedelte etwa 200 Familien aus dem Don- und Orenburger Kasakenheere im Ussuri-Kasakengebiete an. Allmählich wurde auch die Zahl der anderen Truppen vermehrt. Aber noch lange dauerte es, ehe diese Truppen höhere Verbände kannten als die Brigade.

Die chinesischen Wirren und die Notwendigkeit, die Ordnung in der Mandschurei herzustellen, sowie die Übernahme des Pachtgebietes auf der Halbinsel Kwantun führten neue Truppen nach Ostasien, die teils auf dem Seewege mit Hilfe der „Freiwilligen Flotte“ (Dobrowolnüj Flott), teils auf der damals in Sretjensk im Transbaikal-Gebiet endenden Eisenbahn, und von dort auf dem höchst beschwerlichen Wasserweg der Schilka und des Amur dorthin geschafft wurden.

So wuchs die Zahl der Truppen immer mehr an. Allmählich bildete man, an Stärke und Organisation den europäischen freilich noch ungleich, mehrere sibirische Armeekorps, von denen das dritte sibirische und das Landungs- (Dessjantnüj-) Korps nach Beendigung der Kämpfe gegen die Boxer — wieder aufgelöst wurden.

1901 standen im ganzen im Militärbezirk Amur und im Pachtgebiet Kwantun nur 5 Schützenbrigaden mit 20 Regimentern zu nur je 2 Bataillonen, 4 Kasaken- bzw. Reiterregimenter, 16 Batterien, 8 Sappeurkompagnien nebst einer Anzahl Reserveformationen und den Festungstruppen für Wladiwostok, Port Arthur und den anderen Befestigungen im Küstengebiet.

In dieser Zeit verdoppelte Japan aber fast seine Armee.

Als im Jahre 1902 General Kuropatkin als damaliger Kriegsminister seine eigenartige Inspizierungsreise durch Ostasien unternommen hatte, konnte es ihm nicht entgehen, wie unzureichend die Streitkräfte Rußlands in Ostasien waren.

Sobald der General nach Hause zurückgekehrt war, sandte man die halbe mobilgemachte 31. und 35. Infanteriedivision, angeblich zur Erprobung der Leistungsfähigkeit der sibirischen Eisenbahn für Militärtransporte, nach Asien. Bald darauf bildete man die 7. und 8. ostsibirische Schützenbrigade in der Stärke von im ganzen 20 Bataillonen. Zu ihrer Bildung wurden zunächst bereits in Ostasien befindliche Festungsinfanteriebataillone (sechs in Wladiwostok, drei in Port Arthur) unter Umwandlung zu Schützenbataillonen mitbenutzt.

Die fehlenden elf Bataillone wurden durch Abgaben aus Europa gebildet. Hierzu gaben 40 Infanteriedivisionen des europäischen

Digitized by Google

Rußlands je eine durch das Los bestimmte Kompagnie ab, die durch die anderen Kompagnien des Regiments auf annähernde Kriegsstärke gebracht wurde.

Endlich bildete man die Transamurische Eisenbahnbrigade, wohl in der richtigen Erkenntnis, daß die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Asien mit Europa verbindenden Schienenweges eine der wichtigsten Aufgaben in einem Kriege um die Machtstellung Rußlands in Asien sein und daß der traurige Zustand der Landstraßen in der Mandschurei zu umfassender Anwendung des Baues von Feldbahnen zwingen mußte. Es waren die Eisenbahntruppen auch die einzigen, die später in einer den Anforderungen des für die russischen Führer so überraschend ausbrechenden Krieges im „Fernen Osten" genügenden Stärke vorhanden waren. Denn sie zählten 24 Kompagnien mit einem der Kriegsstärke entsprechenden, ja sie noch übertreffenden Stande von 322 Mann.

Die Artillerie war dagegen sehr ungleichmäßig organisiert, aber zum großen Teil mit Geschützen neuester Konstruktion bewaffnet. Ihr Verhältnis zu den anderen Waffen entsprach keineswegs den sonst in Rußland geltenden Grundsätzen. Dies betrug bei einem normal zusammengesetzten Armeekorps 16 Batterien auf 32 Bataillone, in Ostasien nur 25 auf 88 Bataillone, und wenn man die Entwicklung der Reservetruppenteile im Mobilmachungsfalle in Rechnung stellt, nur 27 Batterien auf 111 Bataillone.

Im ganzen waren im Frieden zu Ende des Jahres 1903 an russischen Truppen im Fernen Osten vorhanden: 95 Bataillone, 35 Eskadronen, bzw. Ssotnien, 25 Batterien und 8 Bataillone Ingenieurtruppen mit zusammen 2500 Offizieren und 147 000 Mann, die sich durch Reserveformationen usw. im Kriege entwickelten zu 118 Bataillonen, 75 Eskadronen, bzw. Ssotnien, 27 Batterien und 8 Bataillonen Ingenieurtruppen mit zusammen 3070 Offizieren und 179 800 Mann. Hierzu kamen noch die zum Kriege verfügbaren, im sibirischen Militärbezirk garnisonierenden Truppen — außer den 6 sibirischen Kasakenregimentern (2. und 3. Aufgebots) — 2 sibirische Reserveinfanteriebrigaden und die sibirische Reserveartillerieabteilung, aus denen sich bei der Mobilmachung 40 Bataillone, 36 Ssotnien und 8 Batterien entwickelten mit zusammen 860 Offizieren und 47 600 Mann. Freilich darf man hierbei nicht vergessen, daß das Gefüge dieser Reservetruppen vieles zu wünschen übrig ließ. So bildeten sich z. B. aus den 2 Batterien 4 Artillerieabteilungen, aus 8 Reservebataillonen 40 Bataillone.

Digitized by Google

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß Rußland in den Jahren 1900—1903 zwar viel für die Verstärkung seiner Streitkräfte in Asien getan hatte, aber bei weitem nicht genug, wenn man bedenkt, auf wie großem Raume diese Truppenteile verteilt waren, daß von ihnen die Besatzung der Festungen, namentlich von Wladiwostok und von Port Arthur gegeben und die Ostchinesische Eisenbahn gesichert werden mußten.

Daß diese Truppen bei weitem nicht genügten, um einem plötzlichen Angriffe der der Zahl nach viel stärkeren und aus Feldtruppen bestehenden, gut organisierten und bewaffneten japanischen Armee mit Erfolg gegenübertreten zu können, bedarf kaum einer Begründung.

Nun fiel aber noch der Umstand ins Gewicht, daß diese Organisation sogleich bei der Erklärung der Mobilmachung eine Schaffung neuer Verbände forderte, wobei neue Kommandeure an die Spitze ihnen bis dahin unbekannter Truppen treten mußten etc.

Es bestanden im Jahre 1903 nur zwei Armeekorpsverbände, das 1. und 2. sibirische Korps. Gänzlich fehlten Divisionsverbände. Ein beträchtlicher Teil der Truppen stand außerdem außerhalb des Korpsverbandes.

So fand der ausbrechende Krieg in den russischen Streitkräften im „Fernen Osten“ völlig unfertige Zustände. Man suchte sich zu helfen, indem man das Schlimmste, was eine Heeresleitung im Augenblicke der Mobilmachung tun kann, plötzliche Improvisationen schuf.

Es wurden zwei neue sibirische Armeekorps gebildet und zu deren Formation aus den Brigaden Divisionen entwickelt. Man teilte aus Truppen des Europäischen Rußlands den Schützen-Regimentern zu zwei Bataillonen dritte zu, änderte im letzten Augenblicke die Bewaffnung der Batterien usw. Ähnlich war es der Fall bei gewissen Neuformationen der aus Europa nachgesandten Korps. So entsinnen wir uns eines Beispiels, wo der Führer einer Maschinengewehr-Kompagnie erst nach seinem Eintreffen auf dem Boden der Mandschurei in die Lage kam, seine Mannschaften mit der neuen Waffe vertraut zu machen. Welche Schwierigkeiten alle diese Momente bei dem plötzlichen Ausbruche des Krieges zur Folge haben mußten, bedarf keiner Erörterung.

Rußland war nun aber außerdem für die Verstärkung seiner Armee, für die Heranschaffung der Verpflegung und Munition sowie des Kriegsmaterials jeder Art auf die eine, am Baikal-See

Digitized by Google

unterbrochene, eingleisige, in ihrem Bau keineswegs einwandfreie Bahn, als einzigen Etappenweg angewiesen, ein Umstand, der die Lage noch schwieriger machte.

Wir gehen auf diese Verhältnisse näher ein bei der Betrachtung der Entwicklung der Verkehrswege. Eine spezielle Schilderung der Mobilmachung und der Verstärkung der russischen Armee in der Mandschurei würde den Rahmen unserer Aufgabe überschreiten. Nur so viel sei erwähnt, daß, während am 6. Februar 1904 Rußland abzüglich der Festungsbesatzungen, der zahlreichen Etappentruppen usw. nur 90000 Mann, 196 Geschütze und 8 Maschinengewehre in Ostasien verwendungsbereit hatte, die japanische Feldarmee, einschließlich Trains, gegen 200000 Mann mit 702 Geschützen zählte, von denen im ungünstigsten Falle doch noch 165000 Mann sofort verwendungsbereit gewesen sein sollen. Hierzu kam die Reserve- und die Nationalarmee, von denen jede etwa die Hälfte der Feldarmee, wahrscheinlich aber noch weit mehr gezählt haben, sowie gegen 40000 Mann Ersatzmannschaften. Alle diese Truppen waren in dem Lande in kurzer Zeit per Eisenbahn oder Dampfschiffstransport zu versammeln.

Rußland aber hatte seine Truppen in dem fast wegelosen Küstengebiet, in der wegearmen Mandschurei und auf der Halbinsel Kwantun sowie in dem weitausgedehnten angrenzenden sibirischen Militärbezirk mobil zu machen und aus Europa Verstärkungen nachzuführen.

Die Mobilmachung der in Asien stehenden Truppen erforderte für die Infanterie nicht weniger als 19 bis 41 Tage, die der sibirischen Kasaken-Regimenter 8 bis 24 Tage, der sibirischen Artillerie-Divisionen sogar 18 bis 51 Tage.

Auch waren die mobilen Stäbe des Statthalters, der zum Oberkommandierenden aller Streitkräfte ernannt war, und der der Mandschurischen Armee, deren Befehlshaber zunächst General Linewitsch wurde, bis er am 20. Februar durch den einstweilen noch in Europa verbleibenden General Kuropatkin ersetzt wurde, zu bilden.

Diese Daten mögen genügen, die schwierige Lage der Russen in Ostasien zur Zeit der Eröffnung der Feindseligkeiten zu kennzeichnen.

Daß man es ermöglichte, die sibirische Eisenbahn so auszubauen und ohne jede Rücksichtnahme auf andere Verhältnisse ein so großes rollendes Material bereitzustelleu, das mit dem auf dem

Digitized by Google

Wege von Europa her befindlichen 13. Armeekorps die russischen Streitkräfte in der Mandschurei am Ende des Feldzuges eine Gesamtstärke von 606 Bataillonen; 202 Eskadronen und Ssotnien und 238 Batterien mit rund 515000 Gewehren und Säbeln und 1856 Feldgeschützen erreichten, war eine hervorragende Leistung der mit der Leitung des Etappendienstes betrauten Persönlichkeiten.

Für den Seekrieg mit Japan ließ die Vorbereitung auch noch vieles zu wünschen übrig, und zwar, wie wir bei der Schilderung der russischen Kriegshäfen sehen werden, sowohl was diese und die Einrichtungen in ihnen anlangt, wie auch mit bezug auf die Gefechtskraft der Flottenteile im Fernen Osten.

Es war ja noch nicht sehr lange Zeit verflossen, daß in einem Lande, das einen Peter den Großen besessen hatte, sich der Gedanke hindurchrang, wie Rußland nicht ausschließlich zur Kontinentalmacht bestimmt sei und seine Flotte eigentlich nur zur Unterstützung der Küstenverteidigung zu dienen hätte. Die Stimmen, die nach dieser Richtung hin laut wurden, verstummten erst, als im Verlaufe seiner ostasiatischen Politik Rußland an das Gestade des Stillen Ozeans geführt wurde und dort Küsten erwarb, die nicht, wie die Kamtschatkas und der nördlicher liegenden Gebiete, fast das ganze Jahr in Schnee und Eis gehüllt, und daher schon wegen der Beschaffenheit ihres Hinterlandes für Freund und Feind wenige Anziehungskraft äußerten.

Mit einer bisher im Seewesen Rußlands ungewohnten Tätigkeit machte man sich unter der Regierung Kaiser Nikolaus II. an das Werk, ohne Rücksicht auf die schweren Geldopfer, die gerade zu dieser Zeit die Erbauung der asiatischen Eisenbahnen dem russischen Budget auferlegte, eine Flotte zu schaffen, die der japanischen im Fernen Osten überlegen, oder doch mindestens gewachsen wäre.

Man kann sagen, daß die Flottenrüstungen der beiden Rivalen am Stillen Ozean vom Jahre 1898 bis zum Jahre 1904 ein „Krieg im Frieden", wenn auch freilich zunächst finanzieller Natur, war. Die Geschichte der Entwicklung der Dinge im Fernen Osten in dieser Zeit darf nicht an diesem bedeutsamen Vorgange vorübergehen. Wir geben daher eine kurze Skizze desselben.

Zunächst Rußland. Die Regierung stellte im Jahre 1898 (anscheinend unter Berücksichtigung des in Japan für die Flottenver-

Digitized by Google

mehrung aufgestellten Programms) einen Flottenbauplan auf, nach dem man bis 1904 für die Baltische Flotte, in der Tat aber zur Verstärkung des Geschwaders des Stillen Ozeans mit einem Aufwande von 400 Millionen Mark acht Linienschiffe, acht große und fünf kleine Kreuzer, sowie dreißig große (Hochsee-) Torpedofahrzeuge herstellen wollte.

Da die russischen Werften zum gleichzeitigen Bau von so vielen Schiffen nicht hinreichten, zog man auch das Ausland heran. Amerikanische, französische, deutsche und dänische Werften erhielten Aufträge. Weil man aber bei der Rücksicht auf die damals noch sehr wenig leistungsfähigen einheimischen Werften es nicht umgehen konnte, auch ihnen eine größere Zahl von Bauten zu übertragen, so wurde der Bau hierdurch derart aufgehalten, daß bis zum Jahre 1903 noch kein Kräfteausgleich mit Japan hergestellt war.

Man hatte schon bei der Aufstellung des Programms den Termin der Fertigstellung der einzelnen Schiffsbauten immer an den Schluß des letztes Baujahres gelegt. Doch verzögerte sich, namentlich auf russischen Werften, die Ablieferung noch darüber hinaus.

So geschah es, daß, als Japan mit seiner nach allen Richtungen hin fertigen Flotte den Krieg begann, vom russischen Programm nicht weniger als fünf Linienschiffe, ein großer und zwei kleine Kreuzer noch nicht in den Dienst gestellt werden konnten. Hierzu kam noch der Umstand, daß, trotzdem man die modernsten Schiffe stets nach Ostasien sandte, man wie bei dem Landheere es versäumte, rechtzeitig die Verstärkungen abzusenden. So kam es auch, daß das Verstärkungsgeschwader des Admirals Wiren Ostasien nicht mehr vor Ausbruch der Feindseligkeiten erreichte und unterwegs angehalten wurde. Hierzu kam aber noch der für den Ausgang des Krieges geradezu verhängnisvolle Umstand, daß durch die Verzögerung der Durchführung des Flottenprogammes auch die Ausbildung des Personals für den Krieg beeinträchtigt wurde.

Auf japanischer Seite wurde die Verstärkung der Flotte in einem schnelleren Tempo durchgeführt.

Der Regierung erleichterte die tiefe Mißstimmung im Volke nach dem Frieden von Schimonoseki die Durchsetzung ihrer Flottenforderungen bei dem Parlament trotz der finanziellen Erschöpfung des Landes.

Dem Bauprogramm der Flotte, daß sich auf die acht Jahre von 1896—1904 verteilte, wurde der Grundsatz zugrunde gelegt, daß Japan in erster Linie einer Flotte bedürfe, deren Stärke es er-

Digitized by Google

mögliche, in den ostasiatischen Gewässern auch der dort mit Kriegsschiffen am stärksten vertretenen Seemacht gegenüber gesichert zu sein.

Diese Flotte sollte aber, um dem Inselreiche die Führung des Angriffskrieges zu ermöglichen, eine für die Überführung des Heeres nach dem Festlande und die Erhaltung der Etappenverbindungen einer dort operierenden Armee mit dem Mutterlande genügende Transportflotte zur Seite haben.

Gleichzeitig bestrebte sich Japan, die dem Schiffsbau, der Ausrüstung und der Armierung der Flotte dienenden Industrien so zu heben, daß man im Falle eines Krieges von der Unterstützung ausländischer Werften und Fabriken unabhängig wäre.

Für den Ausbau der Flotte und der Werften wurden 500 Millionen Mark, zur Hebung der heimischen Dampfschiffahrtsgesellschaften und einzelner Reedereien und zur Unterstützung der für den Seekrieg wichtigen Industrien 187 Millionen Mark bewilligt.

Aber hiermit nicht zufrieden, schritt die japanische Regierung, als Rußland sein Flottenbauprogramm vom Jahre 1898 zur Ausführung brachte, das anscheinend noch weitergehend als das japanische war und nach dem Jahre 1900 seine Stellung in Ostasien mehr und mehr befestigte, zur Aufstellung eines neuen Flottenbauplanes.

Diesem legte man als Maßstab für die Flottenvermehrung diesmal den sogenannten „Two Power Standard“ zugrunde, d. h. man strebte die Überlegenheit gegenüber den Geschwadern der beiden in Ostasien am stärksten vertretenen fremden Flotten an.

Aber die Regierung setzte das Flottengesetz vom Jahre 1902 bei dem sonst für nationale Forderungen so opferwilligen Reichstage nicht durch. Dieser wurde daher Ende des Jahres 1902 aufgelöst.

Eingeweihte wollten damals wissen, daß diese Ablehnung weniger aus Mangel an Opferwilligkeit für Japans maritime Stellung erfolgte, denn aus Mißtrauen gegen die Regierung, ob diese auch gewillt und befähigt sei, ihre Macht zu gebrauchen. Die Regierung erhielt auch bereits im Juni 1903 von einem neugewählten Parlament 241 Millionen Mark für die Verstärkung der Flotte in den nächsten zehn Jahren bewilligt.

Als die kriegerische Spannung einen immer größeren Umfang gewann, gedachte man dies Programm noch auf fünf Jahre zusammenzuschieben. Da machte auch hier der Krieg allen Plänen ein Ende.

Digitized by Google

Nach dem zuerst erwähnten Programm von 1896 sollten binnen acht Jahren erbaut werden: vier Linienschiffe, sechs große Panzerkreuzer, drei Kreuzer zweiter, vier solche dritter Klasse, vier Avisos, neunzehn große (Hochsee-) Torpedo- und dreiundsechszig Küsten-Torpedoboote. Der Typ aller dieser Schiffe sollte den modernsten Europas gewachsen, wenn nicht an Offensivkraft überlegen sein.

Der Bau wurde so verteilt, daß der Kern dieser Flotte (sämtliche Linienschiffe und großen Kreuzer, sowie die Hälfte der kleinen Kreuzer) bereits von 1901 ab verwendungsbereit wären. Man gewann also drei Jahre, um in dieser Zeit das Personal zur Verwendung im Gefecht fertig zu machen, während die Verwirklichung des Programms auch noch dadurch gefördert wurde, daß man eine Anzahl vor der Aufstellung desselben vorhandener Schiffe in die neue Flotte überführte.

Das japanische Flottengesetz vom Juni 1903 sah an weiteren Neubauten vor: drei Linienschiffe, drei große, zwei kleine Kreuzer, etwa fünfzig große und fünfzig kleine Torpedoboote.

Hiervon waren von größeren Schiffen bei Ausbruch des Krieges bereits in Bau gegeben, mit der Bedingung der Ablieferung in 27 Monaten: die beiden Linienschiffe „Katori“ und „Kashima“.

Gegen Ende 1903, als die Kriegsmöglichkeit immer näher rückte, sah sich Japan nach einer außerordentlichen Verstärkung der Flotte durch Kauf um. Es erwarb die in Genua liegenden argentinischen Kriegsschiffe, welche unter den Namen „Nishin“ und „Kassuga“ in den Listen der japanischen Flotte einen Platz fanden.

Rußland scheint diesen Gedanken auch verfolgt zu haben und in Unterhandlung mit der chilenischen Regierung wegen Erwerbung ihrer beiden in England liegenden Neubauten getreten zu sein. Doch kam die englische Regierung zuvor und kaufte die später „Swiftsure“ und „Triumph“ genannten Schiffe in dem Augenblicke, als dies Gerücht auftauchte.

Im Jahre 1903 war die eigentliche japanische Schlachtflotte vollständig im Dienst. Man hatte sie in Geschwadern geübt, viele ihrer Offiziere besaßen die Kriegserfahrung aus dem Seekriege von 1894. Um sie gegen einen Feind zu verwenden, bedurfte es nur noch der Mobilmachung der Torpedoboote und des Hilfsdienstes der Flotte.

Verwendungsbereit waren Ende des Jahres 1903:

1. Schlachtflotte für den Kampf um die Seeherrschaft: 8 Linienschiffe (der 1882 von Stapel gelaufene minderwertige „Chin Yen“

Digitized by Google

ist in dieser Zahl nicht eingerechnet), 6 Panzerkreuzer, 7 kleine Kreuzer, 3 Avisos, 19 große Torpedoboote.

2. Für die Küstenverteidigung und Unternehmungen nach Erlangung der Seeherrschaft: 5 alte gepanzerte Schiffe, 9 alte Panzerdeckschiffe, 7 alte ungepanzerte Kreuzer, 13 Kanonenboote und 68 Hafen- und Küsten-Torpedoboote.

3. Die zur Führung eines Angriffskrieges erforderliche Transportflotte: Diese zählte 182 Dampfer mit 600000 Tons, so daß sie in der Lage war, alle Bedürfnisse des Hilfsdienstes der Flotte decken und 2 bis 3 Divisionen gleichzeitig transportieren zu können.

Die Fortschritte, die Japan mit der Transportflotte gemacht hatte, waren bezeichnend für den Ernst seiner Kriegsvorbereitungen, da es im Jahre 1896 nur 57 hierfür geeignete Dampfer mit einem Gesamttonnengehalte von 92398 Tons besaß.

Die russische Flotte hatte Ende 1903 in Ostasien verwendungsbereit:

1. Schlachtflotte für den Kampf um die Seeherrschaft: 7 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 5 große Panzerdeckkreuzer, 2 kleine Kreuzer, 22 große Torpedoboote.

2. Für die Küstenverteidigung und Unternehmungen nach Erringung der Seeherrschaft: 2 alte gepanzerte, 2 alte ungepanzerte Schiffe, 6 Kanonenboote, 10 Hafen- und Küsten-Torpedoboote.

Bei den Russen fehlte die systematische Erziehung des Offizierkorps und der Mannschaften für das Gefecht. Die nach dem Kriege so lebhaften Debatten in der Presse über die Ursachen der Mißerfolge lassen keinen Zweifel darüber, daß es nicht nur die Unterlegenheit in der Zahl und Qualität der Schiffe, wie bei Tsuschima, sondern auch in der Armierung, vor allem aber in dem Mangel an Ausbildung und Erziehung der Besatzung für das Gefecht war, der die Niederlagen verschuldete. Es ist bestätigt, daß viele Geschützbedienungen die ersten scharfen Schüsse während ihrer Dienstzeit im Fernen Osten im Gefecht abgaben.

Es würde zuweit führen, hier eingehend den Gefechtswert der beiderseitigen Schiffe miteinander zu vergleichen. Wir heben nur hervor, daß bei den japanischen Linienschiffen der Schutz der Wasserlinie, der schweren und mittleren Artillerie und der Decks durch Panzer, namentlich bei ihren neueren Schiffen, sehr viel vollkommener war als bei den russischen, auch standen die russischen Linienschiffe in ihrer Torpedoarmierung trotz der größeren Zahl ihrer Rohre den

Digitized by Google

Japanern erheblich nach, weil diese zum überwiegenden Teile Unterwasser-Ausstoßrohre hatten.

Was die Panzerkreuzer anbetraf, so waren die japanischen den russischen durch ihre größere Geschwindigkeit überlegen und hierdurch in der Lage, den Kampf aus größerer Entfernung durchzuführen, bis die ungeschützte mittlere Artillerie und die gleichfalls ungeschützte Torpedoarmierung der Gegner unbrauchbar geworden war. Man konnte daher die modernen, vortrefflich geschützten und unter sich mehr gleichartigen Panzerkreuzer bei weitem vorteilhafter in die Schlachtlinie einreihen.

Sehr überlegen war Japan an Zahl der geschützten Kreuzer über 2000 Tons.

Der größte Vorzug Japans vor Rußland war aber die Basierung seiner Flotte auf das eigene Land mit seinen vortrefflichen Kriegshäfen, während Rußland auf einem viele Tausende von Kilometern von der Heimat entfernten, dem Feinde ausgesetzten Seewege die Ergänzung seiner Seestreitkräfte und deren Bedürfnisse aller Art durchzuführen gezwungen war. Port Arthur wie Wladiwostok, namentlich der erste Hafen, entsprachen zudem keineswegs allen Anforderungen, die man an einen Kriegshafen stellen mußte, auf den sich ein so starkes Geschwader wie das russische des Stillen Ozeans stützen konnte.

Wir sehen aus dieser kurzen Darlegung der Entwicklung der Seestreitkräfte Japans und Rußlands im Fernen Osten, wie ungleich die Verhältnisse beider Mächte am Beginn des Jahres 1904 waren.

Viel schlimmer standen aber die Dinge zu Lande.

Der starken, einheitlich organisierten Armee Japans*) stand eine nicht nur numerisch, sondern auch organisatorisch unterlegene

*) Nach der „Deutschen Japan-Post", deren Angaben über die japanische Okkupationsarmee allerdings nur mit Vorsicht aufgenommen werden dürften, soll die Zahl der „Teilnehmer am letzten Kriege" folgende gewesen sein: 170 Generäle und Gleichgestellte, 2200 Stabsoffiziere und Gleichgestellte, 21 600 Offiziere anderer Chargen und Gleichgestellte, 6300 Offizier-Vertreter (Junshikwan) usw., 223 000 Unteroffiziere und Gleichgestellte, 867 000 Gemeine und 100 200 Zivilbeamte — zusammen 1 220 470 Köpfe betragen haben. Wieweit der Begriff „Kriegsteilnehmer" sich erstreckt, ist schwer zu ersehen. Anscheinend sind dies aber nicht nur Personen gewesen, die des Feindes Grenze überschritten. Ob z. B. die vielen Lastträger, Arbeiter an den Eisenbahnen, Beamte derselben usw. hierzu gehören, diese Frage ist wohl nicht unbedingt zu verneinen. Die Feldarmee Japans in der Mandschurei soll sogar am Ende des Krieges schwächer als die russische gewesen sein.

Digitized by Google

Truppenmacht Rußlands gegenüber, deren Verstärkung in absehbarer Zeit unmöglich war.

Die Flotte, welche allein es hätte verhindern können, daß der Inselstaat den Krieg auf das Festland übertrug, ehe man die Verstärkungen aus Europa heranführen konnte, war, wie wir soeben gesehen haben, bei Ausbruch des Krieges nicht allein qualitativ dem Gegner unebenbürtig, sondern in ihrer Kräfteverteilung benachteiligt, weil völlig unvorbereitet.

Ein Staat, der unter solchen Auspizien einen Kampf beginnt, ist schon halb geschlagen.

Sahen wir das Zarenreich bestrebt, seine militärische Stellung zu Lande im Fernen Osten dadurch zu befestigen, daß es Verbindungen zwischen dem Mutterlande und dem so entlegenen Ostasien schuf, die ihm gestatteten, in im Verhältnis zu früher kurzer Zeit Verstärkungen heranzuziehen, Festungen und Kriegshäfen zu erbauen und die Zahl und Kriegsbereitschaft der im Fernen Osten vorhandenen Truppen zu vermehren, so standen Japan auch für den Landkrieg ganz andere Machtmittel zur Verfügung, mit denen es den Entscheidungskampf durchzuführen gedachte.

Alle die schweren Hemmnisse, die jeder Staat zu überwinden hat, der fern vom Mutterlande einen Kolonialkrieg führt, mußte Rußland bei seiner Schätzung des Gegners in Betracht ziehen. Denn die Entfernung, welche das europäische Rußland von Ostasien trennte, sowie die Leistungsfähigkeit der einen Eisenbahn, die seine Etappenlinie zur Mandschurei bildete, drückten mehr oder weniger dem von ihm in Asien geführten Kriege den Charakter eines Kolonialkrieges auf, der, auch gegen einen an und für sich schwächeren Gegner geführt, diesem den unendlich großen Vorzug verleiht, von vornherein seine ganzen militärischen Kräfte zu verwenden, und zwar in unmittelbarer Basierung auf das Mutterland.

Absolut gemessen war Rußland an Landstreitkräften Japan so überlegen, daß es darauf rechnen konnte, es durch die Übermacht zu erdrücken. Der Fehler des Kalküls lag aber darin, daß man in Petersburg übersah, daß ein um seine Lebensinteressen kämpfender Staat niemals dem Drohen mit einer Macht, die man nicht einheitlich zu verwenden vermag, nachgeben wird. Dann aber hat man anscheinend auch die innere Tüchtigkeit des japanischen Heeres unbegreiflicherweise sehr unterschätzt, obwohl der

Digitized by Google

im Fernen Osten geführte Krieg Japans gegen China 1894 und 1895 mit den staunenswerten Erfolgen Japans, sowie die Tätigkeit seiner Truppen bei den gemeinschaftlichen Operationen in Tschili im Jahre 1900 Gelegenheit genug boten zur Belehrung.

Freilich hat sich kaum jemals, so lange die Geschichte uns Kunde gibt, die Wehrmacht eines Landes mit solcher Schnelligkeit zu solcher Vollkommenheit entwickelt wie die des asiatischen Inselreiches. Jahrhundertelang künstlich abgeschlossen gegen die Einwirkung moderner Kultur, suchte es und verstand es, in wenigen Jahrzehnten die für die Diplomatie, die Verwaltung, die Schule und — last not least — die für die Wehrmacht zu Lande und zu Wasser wertvollen, infolge angestrengter Arbeit vieler Jahrhunderte mühsam errungenen Ergebnisse westlicher Kultur sich anzueignen — und zu verwerten.

Es war im Januar 1869, als der jetzt noch regierende Mutsu-Hito als Kaiser von Japan durch die Vertreter der fremden Mächte anerkannt wurde. Damals war das Reich noch ein mittelalterlicher Feudalstaat. Erst als die Lehnsfürsten, die Daimios, mediatisiert und ihre Truppen aufgelöst waren, konnte man zur Errichtung eines einheitlichen Heeres des einheitlichen Staates schreiten. Nur 9 Bataillone, 2 Eskadrons und 8 Batterien waren es, die die drei treuen Lehnsfürsten von Satsuma, Choshiu und Tosa im April 1871 nach Jeddo sandten und die den Stamm des heutigen Heeres bildeten, das den russischen Riesen mit seinem mächtigen, alten, auf so vielen Schlachtfeldern Europas und Asiens siegreichen Heere drei Jahrzehnte später besiegen sollte.

In demselben Jahre hob der Kaiser die alte Kriegerkaste der Samurai, deren Stellung im feudalen Staate die Schaffung eines modernen Heeres unmöglich zu machen schien, auf. Aber gleichzeitig verstand der moderne Staat Japan, diese Samurai mit ihrem ungeschriebenen ritterlichen Ehrenkodex, dem Bushido, in das Offizierkorps zu ziehen, dem sie ihren Stempel aufdrückten, ja noch mehr, dessen Armee sie ihren Geist einhauchten, der sie zu den soldatischen Leistungen befähigte, die die ungeteilte Anerkennung aller denkenden Offiziere fand, die ihren Operationen zu folgen Gelegenheit hatten.

Ein Jahr darauf, im November 1872, wurde das Heer auf Grund der allgemeinen Wehrpflicht neu organisiert. Seine Stärke betrug nur 19460 Mann Infanterie, 510 Mann Kavallerie, im ganzen mit der Artillerie und 1 Kompagnie Sappeure 21200 Mann.

Digitized by Google

Bald übertrug man die Leitung der Fortbildung des Offizierkorps und des Heeres preußischen Offizieren, von denen die Namen v. Wildenbruch und Meckel für alle Zeiten einen Platz in der Geschichte der japanischen Armee haben werden. Der Tätigkeit dieser Männer und dem Streben des japanischen Offizierkorps ist es zu verdanken, daß Japan vor Ausbruch des Krieges gegen China im Juli 1894 ein Heer besaß, das bis ins kleinste dem deutschen Muster entsprach.

Die mobile Feldarmee hatte damals in ihren 6 Liniendivisionen und einer Gardedivision eine Stärke von 90 000 Kombattanten mit 48 Feld- und 12 Gebirgsgeschützen erreicht, mit denen man spielend die Heere Chinas schlug.

Das Eingreifen Rußlands in Ostasien, das Japan zum Zurückweichen aus Port-Arthur zwang, war die Veranlassung, daß dies Reich, sich auf die Verteidigung seiner Interessen im Fernen Osten vorbereitend, im Jahre 1896 eine Reorganisation des Heeres durchführte, die fast einer Verdoppelung seiner Streitkräfte zu Lande gleichkam. Es wurden nämlich bis zum Jahre 1903 sechs neue Divisionen gebildet.

Als Japan im Jahre 1904 die Feindseligkeiten eröffnete, standen ihm also 13 aktive Divisionen, 2 Kavalleriebrigaden und 2 Artilleriebrigaden mit zusammen 156 Bataillonen, 55 Eskadronen, 117 Batterien mit zusammen 165 000 Gewehren und Säbeln sowie 702 Geschützen zur Verfügung, zu denen im Laufe des Krieges eine große Anzahl von Reserveformationen und die auf der Insel Formosa befindlichen Truppen kamen.

Während des Krieges ergänzte sich die Armee auch durch eine so große Reihe von Neuformationen, daß am Ende des Feldzuges, außer den im Lande selbst zurückgebliebenen oder in Korea befindlichen Besatzungs- und Ersatztruppenteilen, die Gesamtstärke der fünf in der Mandschurei befindlichen Armeen 380 000 Kombattanten mit gegen 800 Geschützen betragen haben soll.

Aber nicht nur die Zahl war es, die man in Japan binnen weniger Jahre so vermehrt hatte, sondern vor allem die vortreffliche Organisation und die Heranbildung für den Krieg. Die so binnen wenigen Jahrzehnten geschaffene Armee war von Offizieren geführt, die nur die Erfüllung ihrer Pflicht zur Aufgabe ihres Lebens gemacht hatten, ihre Mannschaften, wie wir hervorhoben, beseelt von dem Geiste der alten Samurai, ausdauernd, tapfer bis zur Selbstaufopferung, anspruchslos mit Bezug auf Verpflegung und

Digitized by Google

Unterbringung, bildeten ein vortreffliches Material für den Feldsoldaten mit Nerven, die den erschütternden Eindrücken der heutigen Waffenwirkung gewachsen sind.

So war das Heer des noch vor 40 Jahren dem Weltverkehr entfremdeten mittelalterlichen Feudalstaates bis 1904 zu einem Gegner für das russische herangewachsen, das diesem in der Vorbildung für den Krieg und in dem in ihm lebenden Geist, namentlich aber in dem seiner Führer überlegen war.

Wenden wir uns nach diesem Rückblick auf die Entwicklung der Land- und Seestreitkräfte der beiden Rivalen im Fernen Osten auf den Ausgangspunkt unserer Betrachtung zurück.

Hatte die russische Diplomatie keine Berechtigung mit der „Ultima ratio regis“ zu rechnen als dem zuverlässigen und vor allem dem Gegner gewachsenen Instrument der „Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln“, so liegt die Frage nahe, ob es vielleicht nicht andere Momente waren, die sie verleiteten, eine Politik zu verfolgen, die zum Kriege führen mußte.

Man hat behauptet, daß die russischen Staatsmänner nicht sowohl mit der friedlichen Neigung der Großstaaten rechneten, die wegen des fernen Asiens sich nicht in die unabsehbaren Chancen eines Weltkrieges stürzen würden, sondern auch auf die finanziellen Schwierigkeiten Japans, das vor einem Duell mit dem russischen Koloß zurückschrecken würde, dessen Finanzen in so selten günstiger Lage waren. Sie hätte ferner auf die vermeintliche Abneigung des japanischen Kaisers und seiner Regierung gegen einen Krieg gerechnet, der dem verhältnismäßig armen und finanziell keineswegs gefestigten Inselreiche schwere Opfer abfordern mußte.

Diese Annahme der russischen Staatsmänner darf man nicht unbedingt verurteilen.

Darf man doch die Wahrheit nicht übersehen, daß ein moderner Krieg solche Riesensummen verschlingt, so sehr in alle volkswirtschaftlichen Verhältnisse eingreift, daß diese Bedenken es oft allein waren, die in neuester Zeit so manchen ehrgeizigen Staatslenker, so manches in der Politik aufstrebende Volk zurückhielten, das Schwert zu ziehen. Wir stimmen ganz dem geistvollen Nationalökonomen zu, der aussprach, daß die alte Wahrheit, daß zum Kriegführen Geld und noch einmal Geld gehöre, zwar so alt sei, daß man sich fast scheue, einen solchen Gemeinplatz zu wiederholen, daß der alte Satz aber deshalb nicht weniger eine Wahrheit bleibe, im Gegenteil mit der Entwicklung der Kriegs-

Digitized by Google

technik zu Lande und zur See immermehr zur Wahrheit geworden sei. Das Kriegshandwerk von ehedem habe sich zu einem mit dem ganzen Apparat des modernen Kapitalismus arbeitenden Großbetriebe ausgewachsen.

Nun stand Japan finanziell im Jahre 1903 freilich viel ungünstiger da wie Rußland. Während dies Reich bis unmittelbar vor dem Kriegsausbruch ungestört an der Konsolidierung seiner Finanzen arbeitete, während die russische Volkswirtschaft auch in den Zeiten der industriellen Krisen und der Mißernten einen Ausfuhrüberschuß abwarf, der für die Begleichung seiner Zahlungsverpflichtungen an das Ausland mehr als ausreichend war, während es Rußland gelungen war, zur Sicherung seiner Währung und als eventuelle Kriegsreserve einen gewaltigen Geldbestand anzusammeln und zu erhalten, hatte Japan zur Durchführung der Entwicklung seiner Wehrkraft und für die Ausgestaltung seiner Industrie seine finanziellen und wirtschaftlichen Kräfte bereits seit Jahren nahezu bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit angespannt. Kurz: für Japan hatte der Krieg in finanzieller Beziehung nicht erst im Februar 1904, sondern schon einige Jahre früher begonnen.

Aber es war in Rußland nicht nur die Regierung, die sich anscheinend über die Absichten Japans völlig täuschte, sondern auch in der Presse finden wir eine völlige Verkennung der Lage. Hierbei befand sie sich im vollen Gegensatze zu der Japans. Diese forderte aber Krieg von ihrer Regierung und zwar nicht im Affekte, sondern als Ergebnis nüchternster Erwägungen.

Wenn heute der Regierung Rußlands vorgeworfen wird, durch ihre Politik allein den Krieg verschuldet zu haben, so ist dies doch nur bedingt richtig.

Vor uns liegt ein Artikel der „Nowoje Wremja“ aus den letzten Wochen des Jahres 1903, in dem es u. a. heißt:

„Wir haben schon mehrfach von der unter den Japanern herrschenden kriegerischen Stimmung zu sprechen gehabt. Eine Zeitlang begann diese Stimmung einer friedlicheren Platz zu machen. Wie aber aus den Zeitungen ersichtlich, die soeben aus dem Fernen Osten eingetroffen sind, ist es kürzlich zu einem neuen Ausbruche des kriegerischen Geistes gekommen und die japanische Presse redet von neuem über die Notwendigkeit, Rußland mit Waffengewalt Einhalt zu tun, um die Rechte Japans zu schützen, die wir auf irgend eine Weise antasten. Inwieweit alle diese Klagen der japanischen Presse aufrichtig sind, und inwieweit sie von dem ausländischen Gelde abhängen, das mit Bereitwilligkeit von denen ausge-

Digitized by Google

streut wird, die einen Vorteil daran haben, uns gefährliche Verwicklungen im Fernen Osten zu bereiten, das wissen wir nicht. Jedenfalls aber ertönen diese Wehklagen, und zwar so laut, daß sie auf das japanische Volk einwirken müssen.

Soll man aber aus allem diesem schließen, daß dem Frieden im Fernen Osten eine unmittelbare Gefahr droht, daß die Konzentrierung einer japanischen Flotte in der Straße von Korea und daß die Tatsache, daß sich auf dieser Flotte Landungstruppen befinden, ein Beweis für die Absicht Japans ist, zu entschiedenen Handlungen überzugehen?

Wir glauben es nicht.

Die Dauerhaftigkeit des Friedens im Fernen Osten wird vor allem durch die Politik Rußlands bedingt, der die aggressiven Absichten fremd sind. Die chauvinistischen Angriffe der japanischen Presse regen uns sehr wenig auf und werden uns natürlich von dem erwählten Wege nicht ablenken können. Die Grundlagen unserer Politik, die Wahrung der Unabhängigkeit und Integrität Chinas und Koreas, und überhaupt des Status quo im Fernen Osten, bleiben unverändert. Wir sind weit entfernt von dem Gedanken, die Entwicklung des Welthandels und der Industrie in dem Fernen Osten hindern zu wollen. Im Gegenteil, unsere gesamte dortige Tätigkeit fördert in sehr hohem Maße die Öffnung der bisher für den Handel und die Kultur des Auslandes unzugänglichen Gebiete.

Wir haben das friedliche Gedeihen unserer Grenzmarken im Auge und müssen daher die Wahrung vollen Friedens in den uns benachbarten Staaten wünschen.

Der Sache des Friedens ist außerdem auch die Stimmung der japanischen Regierung günstig, welche die chauvinistischen Absichten der japanischen Presse bisher nicht geteilt hat. Und die japanische Regierung muß sich allerdings darüber klar sein, daß durch einen Krieg mit Rußland Japan das schrecklichste Unglück droht. Selbst der glänzendste Erfolg der militärischen Operationen Japans kann nur zeitweilig sein, da der verhältnismäßig kleine Inselstaat den russischen Koloß nicht bezwingen kann. Schließlich wird der Stärkere doch den Sieg davontragen.

Im Fall einer Niederlage aber droht der vollständige Ruin, die Vernichtung aller Hoffnungen auf eine ruhmvolle Zukunft und der Rückgang statt des raschen Fortschrittes.

Das Schicksal eines ganzen Staates und Volkes kann man nur dann aufs Spiel setzen, wenn es keinen anderen Ausweg gibt, und Japan befindet sich durchaus nicht in einer derartigen Lage. Die japanische Regierung weiß das, und es läßt sich daher nicht annehmen, daß sie sich zu irgend einem unbedachten Schritte entschließen sollte, der eine Verletzung früher eingegangener Verpflichtungen bilden und Rußland zu Maßregeln nötigen würde, die zum Schutze seiner Interessen notwendig wären."

Und gab nicht die Haltung der japanischen Regierung dem Parlament gegenüber scheinbar dieser Auffassung Recht?

Die Eröffnung des japanischen Parlaments am 20. Dezember 1903 wie seine Auflösung war wie gewöhnlich und in den herkömmlichen

Digitized by Google

Formen im Sitzungssaal des Oberhauses vollzogen worden, wo der Mikado persönlich die Eröffnungsrede hielt. Nach Mitteilung des „Daily Mail"-Korrespondenten machte sich sofort in der Versammlung eine Enttäuschung darüber bemerkbar, daß in der Thronrede die brennende russisch-japanische Differenz, deren Behandlung man allseits mit größter Spannung entgegengesehen hatte, mit der kurzen Bemerkung abgetan wurde, die japanischen Minister verhandelten mit Umsicht und Eifer zur Wahrung der Interessen des Landes. Der Wortlaut war folgender:

„Es dient uns zu einem Grunde der Freude, daß die freundlichen Beziehungen zwischen unserem Reich und anderen Mächten zu wachsen fortfahren. Was die Verhandlungen anbetrifft, die sich um die wichtige diplomatische Aufgabe drehen, den Frieden in Ostasien und unsere Rechte aufrecht zu erhalten, so haben wir unsere Minister instruiert, ihren Pflichten mit Sorgfalt nachzukommen. Wir haben die Minister aufgefordert, einen finanziellen Plan aufzustellen und dem Reichstag das Budget für das nächste Finanzjahr nebst anderen Gesetzentwürfen vorzulegen. Sie werden gebeten, Ihren Pflichten nachzukommen und unsere Wünsche durch friedliche und sorgfältige Beratungen zu erfüllen."

Es verlautete sofort, daß die Opposition ihrem Mißvergnügen hierüber in der Antwort auf die Thronrede Ausdruck verleihen werde, obwohl es bisher nur Sitte war, in dieser Antwort kurz für das persönliche Erscheinen des Mikado beim Eröffnungsakt zu danken. Unmittelbar nachdem der Kaiser in den Palast zurückgekehrt war, trat denn auch das Unterhaus zu einer Plenarsitzung zusammen und faßte in unglaublich kurzer Zeit und unter großem Enthusiasmus einstimmig einen Beschluß, durch den die Politik der Regierung direkt verurteilt wurde. Dieser dem Mikado sogleich überreichte Beschluß, der als Antwort auf die Thronrede in der japanischen Geschichte, wie gesagt, unerhört war und klar erkennen ließ, welche Erregung die Bevölkerung zur Zeit beherrschte, hatte folgenden Wortlaut:

„Eure Majestät haben die Gnade gehabt, heute persönlich das Parlament zu eröffnen und eine von Herzen kommende Botschaft mitzuteilen, die von dem Hause mit großer Dankbarkeit entgegengenommen wurde. Das Kaiserreich Japan steht auf dem Gipfel seiner Höhe. Seine heutige Stellung hat keine ähnliche in der Geschichte der letzten tausend Jahre. (Es ist natürlich gemeint im letzten Jahrtausend der Geschichte Japans, denn die Japaner überheben sich in der Regel nicht.) Die Mitglieder des Unterhauses Eurer Majestät bedauern tief, daß in einem so kritischen Zeitpunkte, wo das Geschick der Nation auf dem Spiele steht, die Maßnahmen des Kabinetts den Anforderungen der Lage so schlecht angepaßt sind, und

Digitized by Google

daß sie nicht zur Hebung des nationalen Einflusses dienen können. Die Politik des Ministeriums steht nicht im Einklang mit dem Fortschritt des Reichs, denn sie ist eine schwankende und lediglich den inneren Angelegenheiten zugewendet. Die Diplomatie des Kabinetts ist eine fehlerhafte, und wir appellieren deshalb untertänigst an Eure Majestät mit der Bitte, die Lage zu untersuchen. Die Sorge um den Fortschritt des Reichs diktiert diese Antwort, die nationale Hoffnungen zum Ausdruck bringt."

Im weiteren Verlauf des Tages wurde dann bekanntlich im Unterhause noch ein Beschlußantrag eingebracht, in dem es heißt, daß die Verzögerung der Verhandlungen mit Rußland zu bedauern sei, daß sie den Frieden im Osten bedrohe; man müsse daher von der Regierung Mitteilungen darüber verlangen, wie weit die Verhandlungen gediehen seien.

Da die Regierung unter diesen Verhältnissen schwere parlamentarische Stürme voraussah, die das ohnehin schon hochgradig erregte nationale Empfinden in bedenklicher Weise überreizen und dadurch den Erfolg der schwebenden Verhandlungen mit Rußland in Frage stellen könnten, entschied sie sich, schon am Tage nach der Parlamentseröffnung für die Auflösung des Abgeordnetenhauses.

Damals schrieb die „Petersburger Zeitung":

„Die infolge der Auflösung des japanischen Parlaments erforderlich gewordenen Neuwahlen dürften erst im März stattfinden. Das neu gewählte Parlament würde dann frühestens im Mai zusammentreten. Der Anlaß zur Auflösung zeigt, daß in der öffentlichen Meinung Japans mehr Zündstoff vorhanden ist, als die Regierung selbst angenommen zu haben scheint. Aber bis zum Mai kann und wird wohl schon alles in schönster Friedensordnung sein, so daß die neuen Männer in Japan, selbst wenn sie wieder gegen das friedliebende Kabinett Katsura gestimmt sein sollten, höchstens eine leicht zu entwaffnende Mißstimmung werden zeigen können."

Wie bitter haben die Tatsachen hier enttäuscht! Noch trauriger aber den „Sswet", der sich zu folgender phantastischer Prophezeiung für den Seekrieg aufschwang, die er seinen Lesern in einem Leitartikel vortrug:

„Es scheint doch wirklich an der Zeit zu sein, daß Japan seine Kriegsdrohungen gegen uns einstellt. Hat es sich denn wirklich nicht überzeugt, daß es sich mit Rußland nicht messen kann. Irgendwie erhebliche Truppenmassen kann es erst nach der Vernichtung unserer Flotte an unserer Küste landen lassen, da unsere Flotte sonst seine Kommunikationslinie bedroht. Unsere Flotte zu vernichten, ist aber keine leichte Aufgabe. Wir sind ja nicht so ein-

Digitized by Google

fältig, um wieder in die Falle zu gehen, wie vor 50 Jahren in Ssewastopol oder wie es die Spanier im Kriege mit den Vereinigten Staaten getan haben. Es war ein unverzeihlicher Fehler von uns, die Schwarzmeerflotte in Ssewastopol zu konzentrieren und dort ohne Kampf zu versenken. Hierdurch verdarben wir den ganzen Feldzug. Man begeht Fehler, aber man wiederholt sie nicht, zumal wir das Beispiel des spanischen Krieges vor Augen haben.

Vielleicht ist unsere Flotte sogar zu schwach, oder zu wenig zahlreich für Geschwaderkämpfe auf offener See, aber darauf kommt es nicht an. Unsere Flotte ist unendlich viel stärker, als die jeder anderen Macht, weil wir keine Handelsflotte haben. Wir sind freie Vögel auf dem weiten Ozean, haben niemanden zu verteidigen und folglich freie Hände zum Angriff.

Mit jeder beliebigen Seemacht, ja sogar mit zweien oder dreien können wir erfolgreich kämpfen und ihnen unberechenbaren Schaden zufügen, während wir selbst beinahe unverwundbar sind, wenn wir alle unsere Kriegsschiffe in Kaper verwandeln. Für den Kaperkrieg haben wir so viel Kriegsfahrzeuge, daß sie nicht nur für jede einzelne Seemacht, die eine Handelsflotte besitzt, sondern auch für eine ganze Koalition solcher Staaten eine furchtbare Kraft bedeutet. Kein einziges Handelsschiff kann sich ohne besondere Begleitung auf dem Meere zeigen. Welch eine Kriegsflotte müssen also diese Mächte besitzen, um ihren Handelsschiffverkehr aufrecht zu erhalten, dessen Einstellung die verhängnisvollsten Folgen für sie hätte!

Um unsere Kaper zu fangen, müßten diese Flotten natürlich noch größer sein, und unsere Kriegsschiffe seien daher ganz ungefährdet auf dem Ozean. Kohlen aber und Verpflegungsmaterialien können wir von den Kauffahrern nehmen, die wir in den Grund bohren, und derart den Krieg so lange fortsetzen, wie es uns beliebt.

Uns dagegen könnten die Gegner gar nichts anhaben, da ihre Flotte mit der Beschützung ihrer Kauffahrer und ihrer Küsten beschäftigt sein werde, und selbst eine Landung von 100000—200000 Feinden uns nicht schaden würde. Mit Leichtigkeit würden wir sie zurückwerfen. Vor unseren Küstenfestungen würden die feindlichen Kriegsschiffe den gehörigen Widerstand finden und eine Blockade unserer unbewohnten Uferstrecken ist zwecklos.

Nein, die Seemächte können sich mit uns nicht messen, da ihnen ein solcher Krieg Unruhe und ungeheure Verluste brächte und sie bei uns nichts gewinnen könnten.

Wir brauchen daher Japan, ja sogar ein Bündnis zwischen

Digitized by Google

Japan und den Vereinigten Staaten nicht zu fürchten. Was England betrifft, so wird es sich niemals entschließen, einen offenen Krieg mit uns zu beginnen, da es sonst Indien verlieren könnte.

Wir haben in der Mandschurei festen Fuß gefaßt und haben keinen Grund, sie zu verlassen, geschweige denn, es Japan zu erlauben, sich in Korea einzubürgern."

Die öffentliche Meinung in Rußland täuschte sich nicht nur über die Machtmittel für den Krieg, sie täuschte sich auch über die innere politische Lage Japans vor Ausbruch des Krieges, indem sie westeuropäische parlamentarische Verhältnisse auf die inneren Zustände des ostasiatischen Inselreiches übertrug.

Es bestimmt zwar die am 11. Februar 1890 veröffentlichte Verfassung Japans in § V: Der Kaiser übt die gesetzgebende Macht in Übereinstimmung mit dem Parlament aus, aber auch der § XIII: Der Kaiser erklärt den Krieg, macht Frieden und schließt Verträge ab. Indessen darf man hierbei nicht vergessen, daß neben der Stimme des Parlaments, neben dem Kaiser noch, aus der alten Zeit herübergenommen, eine nationale „Gerusia" steht, die der „alten Staatsmänner". Von der Bedeutung dieser Körperschaft für die Regierung des Inselstaates, namentlich aber für die Leitung der auswärtigen Politik, sagt ein Kenner der japanischen Verhältnisse*):

„Die wirklichen Herrscher Japans sind nicht die konservative, nicht die radikale Partei, auch nicht das verfassungsmäßige Ministerium, sondern die kleine Gruppe der Staatsmänner um den Kaiser, „die alten Staatsmänner." Diese Körperschaft ist völlig unabhängig von den Parteien. Die ganzen Schiebungen, die jetzt zum Ausbruche des Krieges führten, waren wesentlich das Werk einer Anzahl großer Männer, nicht einer auf Verlangen des Volkes, soweit es im Parlament zur Vertretung kommt, gewählten Regierung. Diese Männer sind aber nur ihrem Herrn, dem Kaiser, verantwortlich. Keine allgemeine Wahl, kein Parlament kann sie absetzen. Darum sind Japans acht allgemeine Wahlen und seine zehn Ministerien im Verlaufe von 14 Jahren ohne Bedeutung."

Es sei dahingestellt, ob Watson die Gewalt der „alten Staatsmänner" nicht überschätzt, Tatsache ist es jedenfalls, daß sie nicht nur während des Krieges, besonders aber beim Abschluß des in seinen finanziellen Bestimmungen bekanntlich der öffentlichen Meinung in Japan keineswegs entsprechenden Friedens zu Portsmouth eine wichtige Rolle spielten und ihr Urteil niemals durch die wechselnden Strömungen der Volksgunst und der Volksmeinung beeinflussen ließen.

*) W. P. Watson. „Japan, Aspects and Destinies." London 1904.

Digitized by Google

Wir wenden uns nunmehr wieder den Verhandlungen zu, die zwischen Rußland und Japan wegen Korea geführt wurden und die schließlich den Anstoß zum Ausbruch des Krieges geben sollten.

Wir haben im Beginn unserer Schilderung der geschichtlichen Entwicklung der Beziehungen Rußlands zu Korea und der Bedeutung, die dies Land für beide Nebenbuhler im Fernen Osten hat, erwähnt, daß, nachdem Rußland in der südlichen Mandschurei durch den Besitz des Kwantun-Gebietes festen Fuß gefaßt hatte, und durch die Verschiebung der Grenzen des südlichen Küstengebietes bis an die Koreas in unmittelbarer Berührung mit diesem Lande getreten war, es langsam, aber zielbewußt an der Erweiterung seiner Machtstellung im „Verbotenen Lande" arbeitete, wie dies seitens Japans schon lange geschah.

Eigenartig berührt es, daß bei allen diesen politischen Schachzügen, bei allen strategischen oder kommerziellen Erörterungen sowohl von seiten Rußlands wie Japans fast niemals des Einspruches des Landes Korea selbst als eines wohlberechtigten Faktors gedacht wird, während man diesen Staat in allen sich um Korea handelnden Fragen seitens der anderen Diplomaten ängstlich in seiner Unabhängigkeit zu schützen suchte. Formell griff man schließlich seitens der Japaner in scheinbar selbstloser Weise zu den Waffen, um die Autorität des „Kaisers" auf seinem sehr wackligen Throne in Söul zu stützen und seine „geheiligte Person" zu schützen, tatsächlich aber handelte Japan und auch Rußland, als wenn es keinen Herrscher von Korea gäbe.

Als sich aber die kluge Gemahlin dieses Scheinherrschers den „reformatorischen Bestrebungen" des japanischen Gesandten entgegenstellte, wurde sie bekanntlich 1895 auf Anstiften der Japaner in wahrhaft bestialischer Weise in ihrem Palaste ermordet, und der König, welcher fürchtete, daß auch ihm das Schicksal seiner Gattin bereitet werden könnte, flüchtete sich in die russische Gesandtschaft (Februar 1896). Durch die im Mai 1896 und später im April 1898 zwischen Japan und Rußland abgeschlossenen Übereinkommen wurde ein Modus vivendi zwischen den beiden Rivalen geschaffen*).

*) Der am 14. Mai 1896 zwischen Komura und Weber als Vertreter Japans und Rußlands geschlossene, und im Juni desselben Jahres durch ein Abkommen, betreffend die Kontrolle Koreas mit Bezug auf die Finanzen, ergänzte Vertrag in Söul hatte folgenden Inhalt:

„1. Obgleich die Rückkehr des Königs von Korea nach seinem Palast seinem eigenen freien Willen überlassen bleiben muß, so werden doch die

Digitized by Google

Die russischen Instruktoren, die eine Art reguläres Militär errichtet hatten, wurden durch Japaner ersetzt, deren Truppen auch als Schutzwache für die Eisenbahn Tschemulpho-Söul, für die Nieder-

---

Vertreter der beiden Mächte, falls sie der Ansicht sein sollten, daß trotz solcher Rückkehr keine Befürchtung für Sr. Majestät Sicherheit besteht, dem Könige raten, sich wieder in seinen Palast zu begeben. Zugleich wird sich der japanische Vertreter verpflichten, strenge Maßregeln zu ergreifen, um die japanische Soshi unter Kontrolle zu stellen.

2. Die Minister des augenblicklich an der Spitze stehenden Kabinetts sind aus der eigenen Machtvollkommenheit Sr. Majestät des Königs hervorgegangen. Die meisten von ihnen haben während der zwei Jahre Minister- oder andere hervorragende Posten eingenommen und sind als Männer von liberalen und gemäßigten Ansichten bekannt. Die Vertreter der beiden Mächte werden es als ihre Aufgabe betrachten, dem König zu raten, Männer von liberalen und gemäßigten Gesinnungen zu ernennen und das Volk mit Großmut zu behandeln.

3. Der russische Vertreter stimmt mit dem japanischen in folgenden Punkten überein: Unter den jetzigen Verhältnissen ist es in Korea notwendig, um die japanische Telegraphenlinie zwischen Fusan und Söul zu schützen, daß japanische Wachen an bestimmten Punkten aufgestellt werden. Die jetzt aus drei Kompagnien bestehenden Telegraphenwachen sollen aber so ruhig wie möglich zurückgezogen und Gendarmen an ihren Stellen verwendet werden. Die Gendarmen sollen verwendet werden: 50 in Taku, 50 in Kelung und 10 auf jeder der zehn Stationen zwischen Fusan und Söul. Diese Art der Verteilung kann modifiziert werden; die Gesamtzahl der Gendarmen soll aber nicht mehr als 200 betragen. Außerdem sollen diese Gendarmen allmählich von den Stellen zurückgezogen werden, wo die Ruhe wiederhergestellt ist.

4. Um die japanischen Niederlassungen in Söul und den Vertragshäfen gegen die Gefahr eines Angriffs durch die Koreaner zu schützen und um für ihre Sicherheit zu sorgen, können zwei Kompagnien in Söul und je eine in Fusan und Gensan stationiert werden. Die Stärke einer Kompagnie darf nicht über 200 Mann betragen. Die Truppen sollen in der Nähe jeder Niederlassung untergebracht und zurückgezogen werden, sobald die Gefahr eines Angriffs vorüber ist. Um die russische Gesandtschaft und die russischen Konsulate zu schützen, kann die russische Regierung Wachen nach den erwähnten Plätzen legen, deren Stärke die Zahl der japanischen Truppen nicht übersteigen darf. Diese Wachen sollen zurückgezogen werden, sobald die Ruhe im Innern Koreas wiederhergestellt ist."

Im April 1898 wurde dieser Vertrag durch folgendes Abkommen ergänzt:

„Der Wirkliche Staatsrat und Kammerherr Baron Rosen, außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister Sr. Majestät des Kaisers von Rußland, und der Baron Nischni, Minister der auswärtigen Angelegenheiten Sr. Majestät des Kaisers von Japan, haben, um den Artikel 4 des zu Moskau am 9. Juni 1896 von dem Staatssekretär Fürsten Lobanow und

Digitized by Google

lassungen in den Vertragshäfen etc., in das Land gezogen wurden. Wirtschaftlich geriet Korea immer mehr in die Hände Japans, das bekanntlich schon 1876 als erster von allen Staaten einen Vertrag mit Korea geschlossen hatte, durch den ihm außer Fusan, in welchem eine japanische Faktorei bestand, je ein Hafen an der Ost- und Westküste geöffnet wurde. Später gelang es, eine Reihe anderer Häfen dem Verkehr zu erschließen, so daß bei Ausbruch des Krieges zwölf solcher „Vertragshäfen" bestanden. An allen diesen Plätzen herrschte, wie es bei der Nähe Japans und bei seinem treibhausartig in die Höhe getriebenen Export zu erklären ist, der japanische Handel vor. So waren z. B. in den Jahren 1896 und 1897 in Fusan von etwa 146 Firmen 132 japanische, in Gensan von 64 Firmen 52 japanische und nur in Tschemulpho war das Verhältnis weniger günstig. Der Wert des japanischen Handels

---

dem Marschall Marquis Yamagata unterzeichneten Protokolles Folge zu geben, hierzu gehörig ermächtigt, die folgenden Artikel vereinbart:

1. Die Kaiserlichen Regierungen von Rußland und Japan erkennen endgültig die Selbständigkeit und gänzliche Unabhängigkeit Koreas an, und verpflichten sich gegenseitig, sich einer direkten Einmischung in die inneren Angelegenheiten des Landes zu enthalten.

2. In dem Wunsche, jede mögliche Ursache eines Mißverständnisses in der Zukunft auszuschließen, verpflichten sich die Kaiserlichen Regierungen Rußlands und Japans gegenseitig, falls Korea den Rat und die Unterstützung Rußlands oder Japans nachsuchen sollte, keine Maßnahmen zur Ernennung von militärischen Instruktoren und Finanzratgebern zu treffen, ohne zuvor darüber zu einem gegenseitigen Einverständnis gelangt zu sein.

3. Angesichts der großen Entwicklung, welche die Handels- und Industrie-Unternehmungen Japans in Korea erhalten haben, sowie in Rücksicht auf die bedeutende Anzahl japanischer Untertanen, die in Korea wohnen, wird die russische Regierung der Entwicklung kommerzieller und industrieller Beziehungen zwischen Japan und Korea keinerlei Hindernisse entgegensetzen."

Bemerkenswert ist der Zusatz, welchen der russische „Regierungsbote" zu diesem Abkommen macht. Es heißt dort: „Der vorstehend diplomatische Akt bezeugt somit die Tatsache, daß die beiden befreundeten Staaten, welche ausgedehnte, aber zugleich durchaus miteinander harmonierende Interessen im Fernen Osten haben, ganz naturgemäß die Notwendigkeit erkannt haben, gegenseitig die Ruhe in der benachbarten Halbinsel zu sichern, indem sie die Unabhängigkeit und die innere Ordnung verlangen. Infolge des Abschlusses dieses freundschaftlichen Abkommens wird Rußland in der Lage sein, alle seine Sorgfalt und seine Bemühungen auf die glückliche Verwirklichung seiner friedlichen historischen Aufgaben an den Küsten des Großen Ozeans zu richten."

Digitized by Google

übertraf daher den aller anderen Länder um ein Bedeutendes. Auch beherrschte Japan in gewissem Sinne das sonstige Verkehrsleben Koreas. Vor allem befand sich fast der gesamte Fracht- und Postdampferverkehr in Händen der Japaner, vorzugsweise der Dampfschiffahrtsgesellschaften Nippon-Jusen-Kaischa und Osaka-Schosen-Kaischa.

Daß ein Land, das so berechtigte Interessen vitaler Natur zu verfechten hatte, nicht freiwillig vom Schauplatze seiner Tätigkeit zurücktreten konnte, ist klar.

Hierin lag der unbedingt gerechtfertigte Grund zum Kriege. Ob auch die maßgebenden Persönlichkeiten in Japan, wie man es wohl behauptet hat, aus Gründen der höheren Politik hierzu trieben, fällt hierbei erst in zweiter Linie in die Wagschale.

Die Vermutung, daß England, getreu seinem Grundsatze, andere für sich oder doch zu seinem Vorteile Kriege führen zu lassen, Japan zum Kriege angeregt habe, liegt ja nahe, ebenso die, daß Japan für seine Kriegsanleihen die mittelbare Unterstützung Englands in finanzieller Hinsicht gehabt. Bewiesen ist aber nichts hiervon.

Eine Reihe von Beschwerdepunkten konnte Japan auch vertreten, ohne nach Gründen zu suchen. Hierzu gehörten u. a. die Fragen wegen der Konzessionen an die sogenannte „russische Forstgesellschaft“ an dem so oft genannten Grenzflusse Jalu.

Der außerordentlich eifrige russische Gesandte Pawlow hatte nicht allein für den im Fernen Osten sehr tätigen Grafen von Kayserlingk eine Konzession zum Betriebe des Walfischfanges längs der Küste Koreas und gleichzeitig das Recht, an drei Plätzen der Ostküste Walfischfängerstationen zu errichten, erlangt, sondern auch eine solche für die zu gründende „russische Forstgesellschaft“.

Da dieser Angelegenheit von den Japanern eine ganz außerordentliche Wichtigkeit beigelegt wurde und zu lebhafter Polemik in der Presse Veranlassung gab, gehen wir hier auf dieselbe etwas näher ein.

Schon im Jahre 1896 hatte die koreanische Regierung dem russischen Kaufmann Brüner am Jaluflusse ein großes Stück Wald zur Ausnutzung verpachtet. Brüner hatte mit dem Staatssekretär Bessobrassow und anderen Männern die sogenannte „russische

Digitized by Google

Forstgesellschaft" gebildet, die schon seit längerer Zeit jenes Gebiet für industrielle Zwecke, Holzrodung usw. benutzt, Wohnungen und Werkstätten zur Bearbeitung des gewonnenen Holzes errichtet und eine große Zahl Arbeiter herangezogen und sie angesiedelt hatte. Englische Nachrichten meldeten seinerzeit die Besetzung dieses Gebiets durch Kasaken. Natürlich mußte man darunter eine Art militärische Besetzung verstehen. Buchstäblich genommen war dies falsch. Es handelte sich um die Heranziehung von Arbeitern aus der örtlichen Kasakenbevölkerung. Da diese nun stets ihre Waffen bei sich führt, konnte das Mißverständnis leicht entstehen. Ebenso wurden die am Jalu errichteten Unterkunftsräume und besonders die Baulichkeiten in Jonampo an der Mündung des Flusses von Fremden irrtümlich als ein Fort bezeichnet. Von russischer amtlicher Seite ist indessen erklärt worden, daß es sich um keinerlei Bauten zu irgend welchen militärischen Zwecken oder gar um Anlage eines Forts handele, sondern um ganz einfache Arbeiterwohnungen und um eine Signalstation. Trotzdem scheint das Unternehmen der russischen Forstgesellschaft am Jalu den Argwohn der Japaner erregt zu haben. Jedenfalls hat es der russische Gesandte in Söul, der oben genannte Pawlow, für nötig gehalten, mit der koreanischen Regierung im Jahre 1903 in Verhandlungen zu treten, um die Rechte und Pflichten der russischen Forstgesellschaft in einem besonderen Staatsvertrag näher zu bestimmen, als dies in der Konzessionsurkunde vom Jahre 1896 der Fall war. Zugleich war zweifelsohne damit beabsichtigt, bei dem gespannten Verhältnis zwischen Rußland und Japan das Streitobjekt aus dem Wege zu räumen. Der Staatsvertrag erhielt folgende Punkte:

„1. Das der russischen Forstgesellschaft zur Verfügung gestellte Land soll nach einer Vereinbarung zwischen dem Vertreter der koreanischen Regierung und der Forstgesellschaft genau vermessen werden, worauf ein eingehender Plan des Pachtgebiets angefertigt wird. Sollte im Laufe der Jahre eine Ausdehnung der Konzession erwünscht erscheinen, so kann sie nur mit Genehmigung und im Einverständnis mit der koreanischen Regierung erfolgen. Die Pachtzeit ist auf 20 Jahre festgesetzt.

2. Nach genauer Vermessung des Landstücks wird der Pachtzins dafür genau bestimmt und fortan alljährlich an Korea abgeführt.

3. Nach Ablauf der Pachtzeit muß die Gesellschaft, falls ein

Digitized by Google

neuer Vertrag nicht abgeschlossen wird, sich auflösen und das Gebiet der koreanischen Regierung wieder übergeben werden, welche es jedoch ihrerseits nicht an andere Ausländer verpachten oder abtreten darf.

4. Für die Erhaltung der im abgetretenen Gebiete vorhandenen Friedhöfe hat die Forstgesellschaft Sorge zu tragen.

5. Bedienstete und Arbeiter der Forstgesellschaft dürfen die Grenzen des Pachtgebiets nicht überschreiten. Desgleichen dürfen sie Pferde und Kühe außerhalb der Grenze nicht weiden lassen, damit von vornherein der Möglichkeit von Zwistigkeiten mit der koreanischen Grenzbevölkerung vorgebeugt werde.

6. Die Forstgesellschaft soll berechtigt sein, flußabwärts durch ihr Gebiet gehende Flöße ihrem wirklichen Werte nach zu kaufen, aber nur in dem Falle, daß die Eigentümer dieser Flöße in den Verkauf einwilligen, anderenfalls hat die Forstgesellschaft solche Flöße frei passieren zu lassen.

7. Wenn innerhalb der Konzession koreanische Untertanen Verbrechen oder Vergehen begehen, so sind sie zu verhaften und den koreanischen Behörden zur Bestrafung auszuliefern. Wenn dagegen Bedienstete und Arbeiter der Forstgesellschaft oder überhaupt Ausländer sich außerhalb des Konzessionsgebiets strafbar machen, u. a. auch Bäume fällen auf einem Gebiet, welches der Gesellschaft nicht abgetreten wurde, so haben die koreanischen Behörden sie zu verhaften und dem Leiter der Forstgesellschaft in Jonampo oder dem nächsten Konsul zur Bestrafung auszuliefern.

8. Der Plan des Konzessionsgebiets wird in je einem Exemplar der koreanischen Regierung und dem russischen Gesandten Pawlow, dem Vorsitzenden der Forstgesellschaft und den örtlichen Vertretern eingehändigt."

Da Japan, als Korea sich anschickte, den Vertrag zu unterzeichnen, dazwischen trat und mit der Forderung drohte, die an der Mündung des Jalu gelegene Stadt Wi-dschu müßte dem internationalen Handel geöffnet werden, und außerdem auf die Konzession der Eisenbahn Wi-dschu-Söul Anspruch erhob, so wurde die Unterzeichnung des Vertrages zunächst aufgeschoben. Als Pawlow drängte, gab der koreanische Minister des Äußeren Li seine Entlassung; der Posten blieb einstweilen unbesetzt, und der Kaiser vermied Verhandlungen. Trotzdem wurde der Vertrag unter dem 20. Juli 1903 von dem koreanischen Beamten Tscho-Song-

Digitized by Google

hiup und dem Direktor der russischen Forstgesellschaft Bojiskow unterzeichnet.

Rußland hatte also wieder einen Schritt vorwärts getan, zumal auch das nötige Bauholz für seine riesigen Bauunternehmungen auf der Ljautung-Halbinsel auf diese Weise beschafft werden konnte.

Auch das vierzigjährige Regierungs-Jubiläum des Kaisers von Korea benutzte Rußland, um Einfluß in Korea zu gewinnen. Der Kaiser von Rußland entsandte den Gesandten a. D. Weber wieder nach Korea, um den höchsten russischen Orden dem Kaiser von Korea zu überbringen. Da infolge des Ausbruchs der Cholera die Festlichkeiten bis zum April 1903 verschoben werden mußten, so beließ die russische Regierung ihren Sondergesandten in Söul, und hier bot sich ihm reichliche Gelegenheit, im Interesse seines Landes zu arbeiten, was um so leichter wurde, da ihm sein kaiserlicher Freund und Gönner nach wie vor wohlgeneigt war und seinen Ratschlägen größere Beachtung schenkte. Dies zeigte sich besonders in dem Zwist, der zwischen dem zur russischen Partei gehörigen Residenten Jyonik und den koreanischen Staatsministern ausgebrochen war.

Ein weiterer Beweis, wie Rußland langsam, aber zielbewußt damals in Korea vorging, ist die Masampho-Konvention, die der russische Gesandte Pawlow mit der koreanischen Regierung am 30. März 1900 abschloß. Es handelte sich dabei um zwei Abkommen. Nach dem ersten bewilligte Korea Rußland am Hafen von Masampho, der bereits am 1. Juni 1899 dem internationalen Verkehr eröffnet war, innerhalb drei Meilen Entfernung von der Fremdenniederlassung einen Platz für eine Kohlenniederlage und ein Marinehospital für den ausschließlichen Gebrauch des russischen ostasiatischen Geschwaders; die Einzelheiten dieses Abkommens sollten durch eine gemeinsame russisch-koreanische Kommission vereinbart werden. Das zweite war ein gegenseitiges Abkommen: Rußland verpflichtet sich darin, niemals den Versuch zu machen, auf dem Festlande, das an den Hafen von Masampho anstößt, oder auf einer anliegenden Insel Land zu pachten oder zu erwerben; Korea verpflichtet sich dagegen, an keine andere Macht an obigen Plätzen Land zu veräußern. Pawlow teilte der koreanischen Regierung mit, daß „Masampho das Hauptquartier der russischen Flotte während des Winters“ sein werde. Die Erwerbung dieser neuen Flottenstation würde Rußland nicht nur eine eisfreie Unterkunft für seine Kriegsschiffe, sondern zugleich einen Stützpunkt

Digitized by Google

gesichert haben, der es einem seestarken Gegner unmöglich gemacht hätte, durch Sperrung der Straße von Korea die in Wladiwostok und Port-Arthur verteilte russische Flotte zu trennen und deren Vereinigung zu verhindern. Als solcher Gegner kommt in erster Linie Japan in Betracht, das mit seinen Häfen Saseho, Nagasaki, Shimonoseki und Moji die Meerenge von Korea beherrscht. Die russische Erwerbung kehrte daher vor allem ihre Spitze gegen Japan und würde in dem stillen Kampfe beider Mächte um den Einfluß in Korea und Rußland ein Triumph gewesen sein. Japan verstand es aber, durch Drohung mit Gegenmaßregeln Korea einzuschüchtern. Die Lokalbehörden konnten es nicht hindern, daß zahlreiche Ausländer sich hierher wandten. Noch ehe die Konvention abgeschlossen war, kamen die Japaner um ein großes Landstück bei Masampho ein, um dort eine Niederlassung zu gründen. Außerdem hatten sie auch eine große Landstrecke eingenommen, die für das ausländische Settlement bestimmt war. Schon damals sind japanische Polizeimannschaften nach Masampho geschickt worden, und es war in Aussicht genommen, ein Wachtschiff und Infanterie dorthin zu entsenden, um die japanische Niederlassung zu schützen. So wäre der Zweck der russisch-koreanischen Konvention auch dann illusorisch geworden, wenn der Frieden zwischen Rußland und Japan erhalten wäre. Das dort stationierte russische Kriegsschiff verließ schon vor Ausbruch der Feindseligkeiten Masampho.

Unter diesen Umständen, wo die Interessen Rußlands und Japans sowohl in politischer wie auch in wirtschaftlicher Beziehung in bezug auf Korea wie überhaupt in Ostasien entgegengesetzte waren, und ein Schachzug des einen Staates einen Gegenzug des anderen hervorrief, mußte es beiden Staaten daran gelegen sein, ihre Interessensphären auf friedlichem Wege gegeneinander abzugrenzen. So begannen nun im Juli 1903 diplomatische Verhandlungen zwischen beiden Staaten. Während des Notenwechselns zwischen Petersburg und Tokio war man in Europa und besonders auch in Petersburg fest überzeugt, daß es zu einem Kriege zwischen Rußland und Japan nicht kommen würde. Man kannte die Friedensliebe des Kaisers von Rußland und glaubte auch, daß der Mikado und seine Regierung dem Frieden geneigt wären. Hatte doch letztere, während die Verhandlungen mit Rußland noch im Gange waren, das im Dezember 1903 einberufene Parlament aufgelöst, als es beschloß, die Thronrede damit zu beantworten, daß es dem

Digitized by Google

Kabinett mißtraue und es tadele, weil es geneigt sei, Rußland Zugeständnisse zu machen.

Die nun folgenden Verhandlungen betrafen die Stellung Rußlands in der Mandschurei und die Einflußsphären Rußlands und Japans in Korea.

In bezug auf die Mandschurei verlangte Japan vor allem ihre Räumung durch die Russen, die, wie Rußland versprochen, am 8. Oktober 1903 ihren Anfang nehmen sollte, aber nicht erfolgt war. Eine weitere Forderung Japans war: Rußland sollte die Integrität Chinas anerkennen. Rußland wies dies Ansinnen zurück, indem es hervorhob, daß es darüber nur mit China zu verhandeln habe, und Japan nicht berechtigt sei, sich in diese Angelegenheit einzumischen.

Die Verhandlungen sind in ihrem Gange von beiden Regierungen amtlich dargelegt worden, von Rußland, um Japan die Schuld aufzubürden, den Krieg gewaltsam herbeigeführt zu haben, ohne hierbei vor dem Bruche des Völkerrechts zurückzuscheuen, von Japan, um dies zurückzuweisen und gleichzeitig klarzustellen, wie die Verletzung seiner Interessen in Korea ihm nur die Wahl des Krieges übrig gelassen hätten.

Die wichtigsten Aktenstücke aus diesem diplomatischen Turnier mögen den Abschluß unserer Darstellung der zum Kriege führenden Vorgänge bilden.

Am 12. August 1903 legte die japanische Regierung durch ihren Gesandten in St. Petersburg der russischen einen Vertragsentwurf vor, der die gegenseitigen Rechte in Korea und der Mandschurei anerkennen und die Streitpunkte beseitigen sollte. Dieser Vorschlag enthielt folgende Punkte:

1. Rußland und Japan erkennen die Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit des Chinesischen und Koreanischen Staates an.

2. Sie gestehen allen Nationen die Gleichberechtigung im Handels- und Gewerbebetrieb in diesen Staaten zu.

3. Beide Teile kommen überein, die vorherrschenden Interessen Japans in Korea, die Berechtigung Rußlands auf den Schutz und Besitz der Eisenbahnen in der Mandschurei anzuerkennen unter Gestattung der erforderlichen Schutzmaßregeln.

4. Rußland erkennt an, daß Japan ausschließlich zur Unterstützung der Koreanischen Regierung bei der Durchführung von Reformen und Herstellung einer geordneten Verwaltung berechtigt sein soll.

Digitized by Google

5. Rußland wird der Verbindung des Koreanischen Eisenbahnnetzes mit dem Mandschurischen (Ostchinesischen und Njutschwang-Schanhaikwan) keine Hindernisse in den Weg legen.

Ob Rußland in diesen Forderungen Japans die Absicht dieses Staates erkannte, die Dinge bis zur kriegerischen Lösung zu treiben, und für seine militärische Vorbereitung zum Feldzuge im Fernen Osten Zeit zu gewinnen suchte, oder ob andere Motive hierbei eine Rolle spielten, ist heute natürlich noch nicht urkundlich festgestellt.

Tatsache ist nur, daß es auf die Forderung Japans, die Unterhandlungen in St. Petersburg zu führen, nicht einging, sondern diese in Tokio durch den dortigen Gesandten Baron Rosen führen ließ.

Die hierüber gepflogenen Verhandlungen zogen sich aber so sehr in die Länge, daß der russische Gegenvorschlag erst am 3. Oktober 1903 zu Händen Japans gelangte.

Sein wesentlicher Inhalt war etwa folgender:

1. Die russische Regierung kann China für die Erhaltung der Unabhängigkeit und der Unverletzlichkeit seines Gebietes verantwortlich machen.

2. Auch ist sie nicht in der Lage, die Gleichberechtigung aller Nationen in der Mandschurei im Handel und Gewerbebetrieb anzuerkennen.

3. Sie kann die Berechtigung Japans zur Vorherrschaft seiner Interessen in Korea nicht anerkennen. Doch will sie keine Einwendung erheben, wenn Japan zum vorübergehenden Einschreiten in Korea Truppen landen will, ohne dort aber Befestigungen anzulegen oder Flottenstützpunkte zu errichten.

4. Sie verlangt aber von der japanischen Regierung die ausdrückliche Erklärung, daß diese weder die Mandschurei noch das Küstengebiet (Primorskaja Oblastj) als zu ihrem Interessenbereich gehörend ansehe.

5. Um die beiderseitigen Interessensphären abzugrenzen, wird die Schaffung einer neutralen Zone vorgeschlagen, die vom 39. Grade nördlicher Breite bis zur Nordgrenze Koreas reicht, d. h. Südkorea der Vorherrschaft der Japaner überläßt, diese aber hindert, in die Mandschurei hinüberzugreifen. Dieses Gebiet bleibt hierdurch ausschließlich Rußland überlassen.

Der schroffe Gegensatz zwischen den russischen und japanischen Vorschlägen hatte eine lebhafte und lange Kontroverse zwischen den Kabinetten von Tokio und St. Petersburg zur Folge.

Digitized by Google

Am 13. Oktober 1903 schlug die japanische Regierung vor, als Grundlage der neutralen Zone die Nordgrenze Koreas zu nehmen und nördlich und südlich derselben einen 50 km breiten Streifen ihr zuzuteilen.

Bei dieser Gelegenheit wurde der Streit wegen Jonampo, das am Jalu, also in der vorgeschlagenen neutralen Zone, einige Kilometer von dem Koreanischen Meerbusen, liegt und in dessen Umgebung die von uns erwähnte Forstgesellschaft einen 7 km langen, 1 km breiten Landstrich zur Anlage einer Sägemühle und einer Holzniederlage gepachtet hatte, besonders lebhaft. Man verbreitete das Gerücht, Rußland lege dort Befestigungen an, während russische Blätter, wie die „Priamurskija Wedomosti“ und die „Nowoje Wremja“ darauf hinwiesen, daß die dort beschäftigten 2000 chinesischen und koreanischen und die 200 russischen Arbeiter, sowie die großen und wertvollen dort lagernden Holzbestände und die Anlagen der Gesellschaft nur durch eine Schutzwache gegen Überfälle der in den Bergen und am Jalu umherschwärmenden Chunchusenbanden geschützt werden sollten, daß von Befestigungen gar keine Rede sei.

Inzwischen wurde die Stimmung des japanischen Volkes immer erregter. Die Zeitungen, namentlich die der Opposition, trieben direkt zum Kriege.

Am 25. November fand im Kaiserhotel in Tokio eine Zusammenkunft der Redakteure der fortschrittlichen Zeitungen der japanischen Residenz statt, die einen ausgesprochen demonstrativen Charakter hatte und bei der man eine Resolution annahm, in der u. a. gesagt war:

„In Anbetracht der Unbestimmtheit der Lage, die die Interessen des Landes schädigt, sind wir übereingekommen, daß man auf die Regierung einwirken muß, um sie zu schnellen und entschiedenen Maßnahmen zu veranlassen.“

Hierzu kam, daß gewisse Parteien in England, die, trotzdem die Regierung sich naturgemäß zurückhaltend verhielt und ihre etwaigen Abmachungen mit Japan geheim behandelte, nicht aufhörten, dies Reich zum Kriege zu hetzen.

So schrieb „Morning Post“: Japan hat nicht die geringste Neigung, auch nur in der kleinsten Nebensache von seiner einmal eingenommenen Stellung bezüglich Koreas und der Mandschurei zurückzuweichen. Die russische Antwort auf die japanische Note ist daher für Japan höchst unbefriedigend, da sie den japanischen Forde-

Digitized by Google

rungen bei weitem nicht entspricht. Aus leicht verständlichen Gründen verfolgen die Petersburger Politiker das bestimmte Ziel, den Verdacht Europas hinsichtlich des wahren Charakters der russischen Antwortnote einzulullen und Japan als angriffslustig hinzustellen. Die russische Diplomatie arbeite fortgesetzt lediglich darauf hin, Zeit zu gewinnen und inzwischen die zur Erörterung stehenden Fragen systematisch zu verwirren. Die japanische Presse dränge dieser Lage der Dinge gegenüber unausgesetzt zum Kriege und mahne die Regierung, sich nicht durch die Verschleppungskünste Rußlands narren zu lassen. Die größeren Blätter unterhalten Korrespondenten in allen wichtigeren Städten Ostsibiriens, Koreas und der Mandschurei und sind dadurch über alle russischen Bewegungen völlig unterrichtet. Die Erregung der öffentlichen Meinung in Japan sei allmählich bis zur Siedehitze gestiegen, und die Stimme der Nation mache sich mit einer Stärke geltend wie nie zuvor. Wenn sich die Regierung in Tokio von diesen nationalen Strömungen auch nicht völlig mitreißen lassen würde, so könnte sie doch die Wünsche und Besorgnisse des Volkes nicht ganz übergehen. Japans Zaudern, Schritte zu tun, die übereilt erscheinen könnten, seien lediglich als ein Festhalten an den Bushido-Grundsätzen zu betrachten, die seit undenklichen Zeiten seinem Waffenadel, dem Samurai, als Leitgedanke gedient haben: das Schwert erst dann zu ziehen, wenn eine ehrenvolle Erledigung der Streitfrage auf anderem Wege sich unmöglich erwiesen hat, dann aber auch den Streit bis zum letzten Ende durchzuführen.

Dasselbe englische Blatt spiegelte den Japanern schließlich noch die Gewißheit englischer Hilfe vor. In einem sehr kriegerisch gehaltenen Leitartikel über die Lage in Ostasien führte die „Morning Post“ aus, daß Japan einen Vormarsch der Russen auf Korea, wie ihn der Statthalter Admiral Alexejew vorbereite, niemals zulassen könne. Ein solcher Vormarsch würde einen Krieg bedeuten, in welchem Rußland bedeutend mehr aufs Spiel zu setzen hätte als seine Stellung in der Mandschurei.

„Japan — so heißt es dann weiter — wird seine Existenz wagen, um die Russen nicht nach Korea hineinzulassen, und wird dafür kämpfen, als ob es sich um die Verteidigung des eigenen Bodens handelte. Rußland setzt sich dabei aber noch einer viel größeren Gefahr aus als lediglich dem Kampf mit Japan, „denn Großbritannien ist der Verbündete Japans, und wenn auch der Vertrag Großbritannien nur verpflichtet, sich einzumischen, falls Rußland einen Verbündeten hat, so kann doch Großbritannien nicht gelassen zusehen, wie Japan geschlagen wird. Da der Welt einmal zu

Digitized by Google

verstehen gegeben worden ist, daß Großbritannien auf Japans Seite steht, ist keine moralische Möglichkeit vorhanden, daß eine britische Regierung oder die britische Nation untätiger Zuschauer einer Niederlage Japans bleiben könne, die das Ende des britischen Einflusses und des britischen Handels in Ostasien, in der Welt östlich von Singapore, und auch das Ende des ehrlichen Namens Großbritanniens in der ganzen Welt bedeuten würde." Admiral Alexejew zählt vielleicht auf Verbündete, aber was für Verbündete hat Rußland? Es gibt keine Macht, die es zusammen mit Rußland wagen könnte, der britischen Flotte gegenüberzutreten, falls diese von einer Regierung verwendet wird, die sich ihrer Sache bewußt ist. Das ist nicht stark ausgedrückt, sondern mäßig. Falls die britische Flotte nicht sicher ist, selbst ohne Hilfe Japans die russische und die Flotte noch eines anderen Landes zu vernichten, dann ist die britische Regierung jedes Vertrauens unwürdig und hat die auf sie gesetzten Erwartungen getäuscht."

Am 6. Januar 1904 traf in Tokio die letzte Antwort der russischen Regierung ein, in welcher sie von Japan die Erklärung verlangte, daß die Mandschurei und deren Küsten außerhalb des japanischen Interessenbereiches zu verbleiben hätten. Sie war bereit, Japan und allen anderen Mächten in der Mandschurei die Ausübung der Rechte zu gestatten, die sie von China für dessen Gesamtgebiet erworben hätten, mit Ausnahme des Rechtes, dort Niederlassungen anzulegen. Die Forderung einer neutralen Zone zwischen dem 39. Breitengrade und der koreanischen Nordgrenze wurde aufrecht erhalten.

Wir übergehen die Reihe diplomatischer Verhandlungen zwischen Rußland und Japan, die um so weniger ihr Ziel erreichen konnten, da Japan mehr oder weniger entschlossen war, Rußland hierdurch ein möglichst langes Hinhalten nicht zu gewähren, sondern, ehe dieser Staat seine Rüstungen beendet, loszuschlagen, um sich zunächst die Herrschaft zur See zu sichern, ohne welche der Krieg nicht auf das Festland getragen und das eigene Land gesichert werden konnte.

Am 8. Februar erschien ein japanisches Geschwader vor dem Hafen von Tschemulpho, um die dort liegenden Kriegsschiffe, den „Warjäg" und den „Korejez" zur Ergebung aufzufordern.

In der darauffolgenden Nacht erfolgte völlig überraschend der Angriff japanischer Torpedoboote auf die auf der Reede von Port Arthur liegenden Panzerschiffe.

Der Krieg hatte begonnen, der der Herrschaft Rußlands in der Mandschurei ein Ende machen sollte*).

*) Die Schilderung der kriegerischen Vorgänge liegt nicht in der Aufgabe dieses Werkes, um so mehr, da sie eingehend Gegenstand der zahlreichen fachmännischen Werke gewesen sind. Wir berühren sie nur so-

Digitized by Google

Über die Vorgänge in der letzten Hälfte des Januar und den ersten Tagen des Juni wurde die Welt durch eine Erklärung der russischen Regierung verständigt, die im amtlichen „Prawitelstwennüj Westnik“ erschien und in der es u. a. heißt:

„Am 16. Januar ging die kaiserliche Regierung sofort nach Eingang der letzten japanischen Vorschläge an deren Prüfung heran. Am 25. erhielt der japanische Gesandte Korino auf seine Anfrage den Bescheid, der Kaiser habe die Beratung der Vorschläge einer besonderen Kommission übertragen, welche am 28. zusammentreten solle. Die Entschließung des Kaisers werde voraussichtlich nicht vor dem 2. Februar erfolgen. An diesem Tage befahl dann der Kaiser den Entwurf endgültiger Instruktionen für den russischen Gesandten in Tokio. Am 3. Februar gingen an den Statthalter Alexejew drei Telegramme ab, welche den vollen Text des Entwurfes eines Abkommens mit Japan sowie alle Motive der kaiserlichen Regierung mit einigen Änderungen der japanischen Vorschläge und allgemeine Weisungen für den russischen Gesandten in Tokio bei der Übergabe der Antwort an die japanische Regierung enthielten. Um Zeit zu sparen, gingen gleich Telegramme direkt an Baron von Rosen ab. Am 4. Februar, also 48 Stunden vor Empfang der Meldung über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen durch Japan, teilte Graf Lamsdorff dem japanischen Gesandten die Absendung der Antwortvorschläge an Baron Rosen mit. Am 5. Februar ging von dem Statthalter die Mitteilung des Baron Rosen über den Empfang der Antwortvorschläge ein.

Am 6. Februar um 4 Uhr nachmittags übergab der japanische Gesandte völlig unerwartet dem Minister des Auswärtigen zwei Noten, von denen die erste den Abbruch weiterer Verhandlungen meldete, unter dem Vorwande, daß Rußland der Erteilung einer Antwort auf die japanischen Vorschläge ausweiche, während die zweite Note den Abbruch der diplomatischen Beziehungen meldete, mit dem Hinzufügen, daß der japanische Gesandte mit dem Personal der Gesandtschaft am 10. Februar Petersburg verlassen werde. Diese Noten waren von einem Privatschreiben des japanischen Gesandten an den Grafen Lamsdorff begleitet, in welchem die Hoffnung ausgesprochen wurde, daß der Abbruch der diplomatischen Beziehungen sich auf möglichst kurze Zeit beschränken werde. Am selben Tage wurden sowohl Statthalter Alexejew wie Baron von Rosen und die russischen Vertreter in Peking und bei den Großmächten durch dringende Telegramme von dem Abbruch der Beziehungen mit Japan und von dem kaiserlichen Befehl bezüglich der Abreise des russischen Gesandten von Tokio in Kenntnis gesetzt. Die erwähnte Zirkulardepesche ist vom 5. Februar datiert. Obgleich der Abbruch der Beziehungen durchaus nicht die Eröffnung der Feindseligkeiten bedeutete, beging die japanische Regierung bereits in der Nacht zum 9. Februar und dann im Laufe des 9. und 10. Februar eine Reihe empörender Angriffe auf russische Kriegs- und Handels-

weit, wie es für das Verständnis unserer Darstellungen nicht zu umgehen sein wird. Eine kurze Übersicht über die wichtigsten Ereignisse des Krieges geben wir im Anhange.

Digitized by Google

schiffe unter der Verletzung der Bestimmungen des internationalen Rechts. Der Befehl des Kaisers von Japan, betreffend die Erklärung des Krieges an Rußland, erfolgte erst am 11. Februar."

Die japanische Regierung antwortete bekanntlich hierauf, indem sie den ihr gemachten Vorwurf des Bruches des internationalen Rechtes energisch zurückwies. Es hat sich in jenen Tagen und auch während des Krieges eine lebhafte Polemik über die Frage des sogenannten internationalen Kriegs- und insonderheit des Seerechtes entwickelt.

Es scheint uns, als wenn dieser ganze Streit eine verlorene Sache ist. „Inter arma silent leges", dieser Gedanke ist unstreitbar richtig. Ein Staat, der, wie Japan zu einem Kriege mit einem übermächtigen Gegner gezwungen ist, wird nichts unversucht lassen, um gleich von Anfang an demselben zuvorzukommen. Ebenso wie der Vorwurf, den seine Gegner Friedrich dem Großen machten, er habe durch seinen Einmarsch in Sachsen, durch welchen er seinen Feinden, die sich zu seinem Untergange verbanden, zuvorkam, das Völkerrecht verletzt, widerlegt ist, ebenso hat man auch in diesem Falle bewiesen, wie Japan, um seine Existenz kämpfend, wohl berechtigt war, ohne formelle Kriegserklärung den Kampf zu eröffnen, der ihm allein durch Überraschung die Beherrschung des Seeweges bringen konnte.

Es ist überhaupt eine eigene Sache um das internationale Kriegsrecht. Ein Recht, dessen Verletzung nicht auch geahndet werden kann, wird nicht geachtet. Die Geschichte beweist aber, daß sich nur dann neutrale Mächte finden, welche die Rolle der Exekution übernehmen, um vermeintliche Verletzungen des internationalen Rechtes zu ahnden, wenn es sich um einen Gegner handelt, der ihnen nicht gefährlich ist.

Wir haben wenigstens nicht gehört, daß sich eine Macht mit ihrer Wehrkraft ins Mittel gelegt hätte, als z. B. Japan russische Kriegsschiffe in neutrale chinesische Häfen hinein verfolgte oder in denselben angriff und wegnahm.

Der sich nun entspinnende Krieg hat vom 8. Februar 1904 bis zum 5. September 1905 gedauert. An Enttäuschungen hat er der Welt, aber namentlich dem in ihm unterlegenen Rußland vieles gebracht. Es ist, wie wir wiederholt hervorhoben, nicht die Aufgabe dieser Arbeit, den von berufener und unberufener Seite so oft und von so verschiedenem Standpunkte aus verfaßten Schilderungen der kriegerischen Ereignisse eine neue hinzuzufügen. Für uns haben

Digitized by Google

nur die Umgestaltungen Interesse, welche der Krieg im Fernen Osten hervorgerufen hat.

Wenn wir aber die Vorgänge dieses für die Geschichte des 20. Jahrhunderts so unendlich wichtigen Feldzuges mit wenigen Worten charakterisieren wollen, so haben in ihm die miltitär-geographischen Momente, namentlich im ersten Teile desselben, eine mit entscheidende Rolle gespielt.

Selten hat die Mangelhaftigkeit und die Länge der Verbindungen vom Kriegsschauplatze bis zum Mutterlande einen solchen Einfluß ausgeübt wie in diesem Kriege die des russischen Heeres und der russischen Flotte, und zwar ebenso sehr in der Vorbereitung desselben wie bei den Operationen. Auch der Charakter des Kriegsschauplatzes selbst, seiner Verbindungen, seiner Örtlichkeiten prägte sich in besonderem Grade dem Gange der Operationen auf. Ferner weist der Krieg hochinteressante Momente ethnographischer Natur auf.

Hier trat zum ersten Male seit langer Zeit in der neueren Geschichte wieder ein Volk der gelben Rasse in den Vordergrund, um die Schicksale des Fernen Ostens von nun ab nicht mehr wie früher, mehr oder weniger von europäischen Mächten, namentlich von Rußland, gestalten zu lassen, ein Volk, das es bisher verstand, bei eifrigstem Streben nach Aneignung der Schätze westeuropäischer Kultur und Wissens sich die Eigenschaften des Körpers und des Charakters zu bewahren, die allein befähigen, den vernichtenden Einwirkungen des heutigen Krieges zu begegnen.

Diesen von uns oben hervorgehobenen geographischen Momenten im weiteren Sinne in dem letzten Feldzuge wird man bei einer Schilderung der neuesten Geschichte des Fernen Ostens in erster Linie Berücksichtigung angedeihen lassen müssen.

Doch wir brechen hier ab und wenden uns den durch den Krieg geschaffenen Verhältnissen im Fernen Osten zu. Diese haben ihre staatsrechtliche Feststellung durch den Frieden in Portsmouth erhalten.

In diesem Frieden erkennt (Artikel 2) Rußland an, daß in Korea die Interessen Japans vorherrschend sein sollen, die russischen Unternehmungen aber die gleichen Rechte genießen sollen, wie die Unternehmungen von Staatsangehörigen aller Länder. Ausdrücklich wird hinzugefügt, daß, um allen Anlaß von Mißverständnissen zu vermeiden, sich die beiden vertragschließenden Parteien

Digitized by Google

an der russisch-koreanischen Grenze jeder militärischen Maßnahme enthalten werden, die die Sicherheit des russischen oder des koreanischen Gebiets bedrohen können.

Im Artikel 3 ist bestimmt: „Rußland und Japan verpflichten sich gegenseitig, die Mandschurei vollständig zu räumen, ausgenommen das Pachtgebiet auf der Ljautung-Halbinsel, gemäß den Bestimmungen des ersten Zusatzartikels des Friedensvertrages.“ (Wenn hier von der Abtretung Port Arthurs und Dalnijs nicht die Rede ist, so entspricht dies der staatsrechtlichen Lage, nach welcher Rußland bisher nicht Eigentümer, sondern nur Pächter der China gehörenden Halbinsel Kwantun gewesen ist, also auch keine Berechtigung besaß, das Gebiet formell abtreten zu können, dessen tatsächlicher Inhaber allerdings Japan nach der Kapitulation des Generals Stößels ist.)

„Ferner ist die Mandschurei vollständig wieder an China zur ausschließlichen Verwaltung zurückzugeben, soweit Teile derselben jetzt besetzt oder im Machtbereich der japanischen oder russischen Truppen sind, mit Ausnahme des obenerwähnten Gebietes. Die kaiserlich russische Regierung erklärt, daß sie in der Mandschurei keine territorialen Vorteile oder Vorzugskonzessionen oder ausschließliche Konzessionen besitzt, die die chinesische Souveränität beeinträchtigen oder unvereinbar mit dem Grundsatze der Gleichberechtigung sind.“

Im Artikel 4 wird bestimmt: „Rußland und Japan verpflichten sich gegenseitig, allgemeinen, alle Nationen in gleichem Maße berührenden Maßnahmen, die China zur Hebung des Handels und der Industrie in der Mandschurei treffen könnte, keinerlei Hindernisse in den Weg zu legen.“

Sehr eigenartig mutet der Artikel 5 an, in dem gesagt wird, daß die russischen Pachtrechte auf Port Arthur und Dalnij und den angrenzenden Landstrich, sowie die Küstengewässer völlig auf Japan übergehen, wobei alle von privaten Personen erworbenen Rechte unberührt bleiben sollen. Der glückliche Besitzer dieser Länder, der chinesische Kaiser, scheint also ebenso den „beteiligten, aber passiven Zuschauer“ gemacht zu haben wie in der Mandschurei, als diese Provinz, deren Beamte im Namen Chinas weiter funktionierten, zum Schauplatze des Krieges zwischen zwei China befreundeten Nationen wurde. Daß seine „Zustimmung“ selbstverständlich vorgesehen ist, bedarf wohl keiner Erwähnung.

Digitized by Google

Im Artikel 6 tritt Rußland an Japan ohne Entschädigung und mit Zustimmung der chinesischen Regierung die Ostchinesische Eisenbahn zwischen Tschanschun (Kuantschöntsze) und Port Arthur ab mit allen ihren Zweigbahnen, ihren Einrichtungen, ihrem Eigentum und ihren erworbenen Privilegien und Gerechtsamen, sowie die in diesem Bezirk liegenden Kohlengruben, soweit sie der Eisenbahn gehören oder für deren Zwecke betrieben werden.

Artikel 7 bestimmt, daß sich beide Mächte verpflichten, ihre Eisenbahnen in der Mandschurei ausschließlich zu kommerziellen und industriellen Zwecken und in keiner Weise zu strategischen Zwecken zu benutzen. Diese Einschränkung betrifft aber nicht die Eisenbahn auf der Halbinsel Ljautung.

Im Artikel 8 erklären die Regierungen, daß sie zur Erleichterung des Verkehrs und des Handels sobald als möglich ein Separatabkommen treffen werden, um die Verkehrsbedingungen auf den in Verbindung stehenden beiderseitigen Schienenwegen zu regeln.

Artikel 9 handelt von der Insel Sachalin. Rußland tritt in ihm den südlichsten Teil der Insel an Japan ab mit den ihm anliegenden Inseln und allen staatlichen Gebäuden und fiskalischem Eigentum. Als Grenze wird der fünfzigste Grad nördlicher Breite bestimmt. Die nähere Festsetzung dieser Grenzlinie wird (nach einem Zusatzartikel) von einer von beiden Regierungen gebildeten Kommission vorgenommen werden, die neben einer genauen Grenzkarte auch ein Verzeichnis der jedem Staate gehörenden Inseln aufzunehmen hat. Beide Staaten verpflichten sich, auf ihren Gebieten auf Sachalin und den angrenzenden Inseln keine Befestigungen oder ähnliche militärische Werke zu errichten. Sie werden auch keine militärischen Maßnahmen treffen, die die Freiheit der Schiffahrt in der Straße La Pérouse und dem Tataren-Golfe beeinträchtigen könnte.

Artikel 10 beschäftigt sich mit dem Verhältnis der russischen Untertanen in den abgetretenen Gebieten, besonders was deren unbewegliches Eigentum anlangt.

Im Artikel 11 verspricht Rußland mit Japan ein Übereinkommen zu treffen über die den japanischen Untertanen zu gewährenden Fischereigerechtsamen an den Küsten des Japanischen, Ochotskischen und Behrings-Meeres. Es wird hierbei ausdrücklich ausgesprochen, daß diese Verpflichtung nicht die Gerechtsame verletzen soll, die bereits russischen oder anderen Staatsangehörigen in jenen Gebieten gewährt wurden.

Digitized by Google

Artikel 12 setzt fest: „Da der Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Rußland und Japan durch den Krieg hinfällig geworden ist, verpflichten sich diese Regierungen zur Grundlage ihrer Handelsbeziehungen bis zum Abschluß eines neuen Handels- und Schiffahrtsvertrages, der auf der Basis des bis zum Kriege in Kraft gewesenen erfolgen soll, diejenige Meistbegünstigung anzunehmen, in welche eingeschlossen werden die Ein- und Ausfuhrzölle, die Transitformalitäten, die Tonnengelder, sowie die Zulassung und Behandlung von Beamten und Staatsangehörigen, sowie von Schiffen des einen Landes in den Gebieten des anderen."

Artikel 13 bestimmt die Art und Weise des sobald als möglich vorzunehmenden Austausches der Kriegsgefangenen sowie der Erstattung der durch ihre Unterhaltung entstandenen Kosten.

Im Artikel 14 wird über die Ratifikation des Friedensvertrages Bestimmung getroffen. Die Urkunde soll dem Petersburger Kabinett durch den Gesandten der Vereinigten Staaten, dem in Tokio durch den französischen Gesandten mitgeteilt werden und von diesem Tag ab in Kraft treten. Der formelle Austausch der Ratifikation wird später in Washington erfolgen.

Der Artikel 15 bestimmt, daß der Text des Friedensvertrages in französischer und in englischer Ausfertigung abgefaßt werden soll. In zweifelhaften Fällen soll der französische Wortlaut maßgebend sein.

Was nun die in einem Zusatzartikel näher behandelte Frist für die Räumung der Mandschurei anbetrifft, so sollen beide Heere gleichzeitig und zwar sogleich nach dem Inkrafttreten des Friedensvertrages mit derselben beginnen und sie nach achtzehn Monaten beendet haben, mit Ausnahme des Pachtgebietes auf der Halbinsel Ljautung. —

Nach Abschluß des Waffenstillstandes wurden Demarkationslinien vereinbart.

In Korea, wo Anfang Oktober der Friedenszustand eingetreten war, hatte die etwa 35000 Mann starke japanische Korea-Armee unter dem General Hasegawa Ende Juni Kyöngsöng (Kiöng-heung) besetzt. Das Gros der ihr gegenüberstehenden zurückgezogenen russischen Amur-Kasakenbrigade blieb bei Pyriöng stehen mit weiter vorgeschobenen Vortruppen und wurde durch die 2. ostsibirische Schützendivision verstärkt, deren Gros am Tjumen. Auf eine Belagerung von Wladiwostok hatte man sich japanischerseits nicht eingelassen. Ebenso hatte man einige Punkte des Küstengebietes,

Digitized by Google

wie Lasarewskij-Post, Alexandrowsk und Konstantinowsk nur vorübergehend besetzt, und auch bei den Landungen in Kamtschatka und bei Ochotsk kehrten die Japaner stets schnell wieder auf die Schiffe zurück.

An der koreanischen Grenze mit dem Küstengebiet wurde der zwischen den Vorposten liegende Rayon am Tjumen für neutral erklärt. Die Japaner sollen nach russischen Berichten in diesem jedoch Requisitionen beigetrieben haben.

Zur See vereinbarten Admiral Jessen, der Kommandierende des nur noch von den stolzen im Stillen Ozean aufgetretenen Flotten Rußlands erhalten gebliebenen Wladiwostok-Geschwaders, und der seitens Japans bevollmächtigte Admiral Simamura am 17. September in der Kornilowbucht folgendes:

Nach dem Aufhören der Feindseligkeiten erhalten die Kriegsschiffe der beiden kriegführenden Teile das Recht der ungehinderten Schiffahrt im Japanischen und Ochotskischen Meere sowie in dem südlichen Teile des Tatarischen Golfes, soweit dieser nicht durch eine auf der Seekarte zu bezeichnenden Demarkationslinie und das Gebiet des russischen Reiches abgegrenzt ist.

Neutral wird im Tatarischen Golf ein Rayon erklärt, der durch den 51° 48′ und den 43° 57′ Nordbreite begrenzt ist. Auch darf Rußland sofort ein Transportschiff mit Lebensmitteln nach Kamtschatka schicken, um die Ernährung der Einwohner sicherzustellen.

In der Mandschurei stand beim Abschlusse des Waffenstillstandes von russischen Truppen:

Die 2. Mandschurische Armee in der Linie Lamatensa-Bahnhof Sipingai, in ihrer rechten Flanke bei Ljaojanwopin das Kavalleriekorps des Generalleutnants Mischtschenko. Vor der Front sicherte Kavallerie in der Linie Dawa-Ttsöluschu-Bahnhof Schanmiausa. Armeehauptquartier in Mamikai.

Die 1. Mandschurische Armee (Hauptquartier Chersu). Bahnhof Sipingai über Chotschulinsa mit zwei Korps um Chersu in Reserve, Vortruppen in der Linie Bahnhof Schanmiausa-Tschendi. Die bei Hailuntschön detachierten Truppen hatten Vorposten in der Linie Tschantsiadian-Tioschantsa.

Die 3. Mandschurische Armee stand hinter den beiden anderen Armeen rücklings der Bahn um den Bahnhof Kotiaden. Eine Dragonerbrigade war nach Tschensantun gegen die mongolische Grenze vorgeschoben. Das Oberkommando befand sich mit der ersten Staffel in Kotiaden, mit der zweiten in Kondulin.

Digitized by Google

Von den Japanern stand die 5. Armee gegenüber General Mischtschenko, die 3. bei Tjelin und Fakumin, die 1. und 2. im Tsinho-Tale gegenüber Tschendi, die 4. in Dreieck Nautschöntsi-Bahnhof Tschantufu-Kaijüantschön und das Gros der 2. Armee in Tschantufu.

In diesen Stellungen wurden die Demarkationslinien geregelt.

China erhob gegen einzelne Punkte des japanisch-russischen Friedensvertrages Einspruch. Namentlich wollte es die Mandschurei bereits nach 9 Monaten geräumt haben, dann war ihm die für die Bewachung der Ostchinesischen Bahn vertragsmäßig bestimmte Truppenzahl (15000 Mann) zu hoch.

Dagegen erneuerte England sein Bündnis mit Japan in veränderter Form. Es wurde hierbei als Ziel dieses neuen Abkommens die Befestigung und Aufrechterhaltung des allgemeinen Friedens in Ostasien und Indien hingestellt, sowie die Sicherung der gemeinsamen Interessen aller Mächte in China, indem man die Unabhängigkeit und Integrität Chinas, sowie den Grundsatz der Gleichberechtigung des Handels aller Nationen verbürgt. Der wichtigste Teil dieses Vertrages war aber die gegenseitige Unterstützung bei Aufrechterhaltung ihrer territorialen Rechte in Ostasien und Indien und bei Verteidigung ihrer besonderen Interessen.

Artikel 1 sagt: „Die beiden Regierungen werden, wenn einer ihre obenbezeichneten Rechte und Interessen gefährdet sind, miteinander in vollem Umfange und offen in Verkehr treten und gemeinsam die Maßnahmen erwägen, die zur Wahrung derselben zu ergreifen sind."

Artikel 2 lautet: „Wenn infolge eines nicht herausgeforderten Angriffs oder eines angriffsweisen Vorgehens des, wo auch immer seitens irgend einer Macht oder mehrerer Mächte erfolgen sollte, einer der beiden vertragschließenden Teile in der Verteidigung seiner Rechte und Interessen in einen Krieg verwickelt wird, so wird der andere Teil dem Verbündeten sofort zur Hilfe kommen und mit ihm den Krieg führen, sowie in wechselseitigem Einvernehmen Frieden schließen."

Artikel 3: „Da Japan die vorherrschenden politischen, militärischen und wirtschaftlichen Rechte in Korea besitzt, so erkennt Großbritannien Japans Recht an, solche Maßregeln zur Leitung der Kontrolle und zum Schutze Koreas zu ergreifen, als es geeignet und notwendig erachten mag, um diese Interessen zu schützen und zu fördern."

Digitized by Google

Artikel 4: „Japan erkennt das Recht Großbritanniens an, in der Nähe der indischen Grenze solche Maßregeln zu ergreifen, welche nötig sein mögen, die indischen Besitzungen zu schützen."

Artikel 5: „Beide Teile kommen überein, daß keiner, ohne die andere Macht zu befragen, in besondere Verhandlungen eintreten wird, die den in der Einleitung des Abkommens bezeichneten Zielen nachteilig sein könnten."

Artikel 6 bestimmt, „daß im Falle eines russisch-japanischen Krieges Großbritannien sich verpflichtet, strenge Neutralität zu bewahren und Japan, im Falle es von einer anderen Macht angegriffen wird, zu Hilfe zu kommen."

Artikel 7: „Die Bedingungen, unter denen der erwähnte Beistand geleistet werden soll, werden durch die Militär- und Marinebehörden der vertragschließenden Teile vereinbart, die miteinander von Zeit zu Zeit in vollem Umfange und offen in Beratung treten."

Endlich wird im letzten (8.) Artikel des Vertrages festgesetzt, daß dies Übereinkommen für eine Dauer von 10 Jahren gelten soll, aber mit einjähriger Kündigung aufhebbar sei. —

In gewissem Sinne ist dieser Vertrag der Abschluß der Vorgänge, die das Antlitz des Fernen Ostens in einer verhältnismäßig so kurzen Spanne Zeit so vollständig umgestaltete.

Zum ersten Male wird eine asiatische Macht, die Vertreterin der gelben Rasse, von einer europäischen Großmacht zu einem Vertrage veranlaßt, dessen Ziel die Erhaltung der Machtstellung dieser Macht in Asien ist.

Welcher Wandel seit dem Jahre 1895, als auf Rußlands Betreiben das gegen China siegreiche Japan gezwungen wurde, das Gebiet der Halbinsel Ljautung zu räumen, um es als „Pachtgebiet" von Rußland in Besitz nehmen zu lassen. Dennoch gab die Veröffentlichung dieses Vertrages die Veranlassung zu einem Vorgange im japanischen Parlament, der ein helles Schlaglicht auf die Stellung Englands seinem „asiatischen Verbündeten" gegenüber zu werfen geeignet ist.

Der Führer der japanischen Fortschrittspartei scheute sich nicht, darauf hinzuweisen, daß die militärische Gegenleistung, welche das stolze England in die Wagschale des Bündnisses zu werfen hätte, für die Leistungen der japanischen Streitkräfte zu gering seien. Am 31. Januar 1906 befragte er die Regierung, ob sie, ge-

Digitized by Google

stützt auf Artikel 7 des japanischen Vertrages, auf eine Reorganisation der englischen Armee dringen wolle.

Greller kann die Veränderung der Lage der Dinge im Fernen Osten wahrlich nicht bezeichnet werden, als durch diese Frage. Ein vor wenigen Jahrzehnten aus dem langen Schlafe mittelalterlicher Feudalzustände erwachtes asiatisches Inselland wird aufgefordert, den mächtigen europäischen Inselstaat, der mit seinem Banner die ganze bekannte Welt umspannt, daran zu erinnern, daß er nicht nur der Empfangende sein solle, daß er sich militärisch zu kräftigen habe, um von Japan Unterstützung zu erfahren.

Welchen Sturm dieser Vorgang in England erregte, ist bekannt, ebenso auch die abschwächende Antwortdepesche an die japanische Botschaft in London und die Erklärung Oishi's, daß sein einziger Beweggrund zu der Interpellation gewesen sei, die Aufmerksamkeit auf die britische Heeresorganisation zu lenken, „um Japans edlen Verbündeten in der Herbeiführung der sehr schwierigen, aber unumgänglichen Reform des Heeres zu unterstützen. Es habe ihm jegliche Absicht ferngelegen, die nationale Empfindlichkeit der Engländer zu verletzen. Er sei aber der Ansicht, daß oft ein Anstoß von außen her dazu beitrage, die Durchführung einer schwierigen Aufgabe zu erleichtern."

Die nächste Frucht des Friedens von Portsmouth war die unbestrittene Oberherrschaft Japans in dem Lande, das, die Brücke von dem Insellande zum Festlande Asiens bildend, Jahrhunderte lang der Gegenstand der Zwistigkeiten und Kämpfe Japans mit China und, wie wir sahen, auch der Anlaß zum letzten Kriege war.

Japan hat bekanntlich die Ordnung der Dinge in Korea durch den Vertrag vom 17. November 1905 in die Hand genommen*).

---

*) Bekanntlich hatte Japan, wie wir früher erwähnten, schon während des Krieges am 23. Febr. 1904, sobald es gelungen war, die russische Flotte einstweilen einzuschließen und die in den Gewässern Koreas liegenden russischen Kriegsschiffe zu vernichten, ein Abkommen mit diesem Reiche getroffen, durch das ihm das Protektorat über dasselbe eingeräumt wurde. Korea schloß „dauernde Freundschaft" mit dem Inselreiche und versprach, Japans Ratschläge zur Sicherung des Friedens in Ostasien zu befolgen. Die japanische Regierung übernahm dagegen die Sorge für die Sicherheit des Herrscherhauses von Korea und garantierte die Unabhängigkeit dieses Reiches. Zu diesem Zwecke kann Japan in Korea einrücken, wenn es erforderlich ist. Beide Regierungen verpflichten sich, mit keiner dritten Macht Verträge abzuschließen, die diesem Abkommen widersprächen.

Digitized by Google

Wie man in Rußland die Fortschritte japanischer Machtstellung auf allen Gebieten des volkswirtschaftlichen und politischen Lebens ansieht, beweist z. B. ein Bericht aus Korea, den unlängst die „Petersburger Zeitung“ brachte und in dem gesagt wird:

„Marquis Ito, der japanische Statthalter in Korea, geht bei der Japanisierung des Landes höflich, aber mit unfehlbarer Sicherheit zu Werke. Als er anfangs vom nominellen Herrscher in der bisher üblichen Weise empfangen wurde, da überreichte er ein Handschreiben des Mikado, besprach die Reformpläne und fügte hinzu, daß nichts ohne Einwilligung des Kaisers vorgenommen werden solle. Bei dieser Gelegenheit soll Marquis Ito es dem Kaiser nahegelegt haben, zu erlauben, daß Prinz Wiwa, der in Ungnade gefallene zweite Sohn des Kaisers, der in Japan und Amerika viele Jahre studiert und dabei recht flott gelebt hat, nach Korea zurückkehren dürfe. Die „Korea Daily News“ will wissen, daß Ito dieselbe Vergünstigung auch für die vor elf Jahren am Mord der koreanischen Königin beteiligten Koreaner, die sich seitdem unter Japans Schutz in Tokio aufhalten, gefordert habe. In der mit den koreanischen Staatsministern abgehaltenen Konferenz besprach der japanische Statthalter folgende Punkte: Hebung der koreanischen Landwirtschaft; Verbesserung des Unterrichtswesens in Stadt und Land; Anstellung nur fähiger Beamten; auswärtige Anleihen.

Sechzehn japanische Volksschullehrer sind an koreanische Elementarschulen berufen worden; weitere Anstellungen stehen bevor. Gleichzeitig ist am koreanischen Lehrerseminar ein japanischer Pädagoge angestellt worden. Es ist dies jedenfalls der beste Weg, um Korea friedlich zu japanisieren und um Wissen und nützliche Kenntnisse unter dem unwissenden koreanischen Volke zu verbreiten. Marquis Itos Vorschlag, die koreanische Regierung möge demnächst eine auswärtige Anleihe machen, ist bereits befolgt worden. Der koreanische Premierminister Pack Tschä Sun und der Finanzminister Min Jong Ki haben mit der japanischen Regierung einen Vertrag über eine Anleihe von 20 Millionen Mark abgeschlossen. Als Bürgschaft dienen die koreanischen Zölle. 10 Millionen sollen der koreanischen Regierung innerhalb dreier Monate ausgezahlt werden, die andere Hälfte später. Der Zinsfuß beträgt $6^1/_2$ Prozent und es sollen die Zinsen alljährlich zweimal im Mai und November ausgezahlt werden. Die Rückzahlung des Kapitals muß nach zehn Jahren erfolgen. Die Anleihe soll hauptsächlich landwirtschaftlichen und kommerziellen Unternehmungen zugute kommen.“

Digitized by Google

Freilich steht es mit allen diesen Maßnahmen wenig in Einklang, wenn der Vertrag mit Korea mit den Worten schließt: „Die Würde des Kaiserlichen Hauses soll geachtet werden", Worte, die auf Befehl des koreanischen Herrschers zu Kunde für jedermann „öffentlich ausgehängt" wurden. Denn der Marquis Ito betrachtet sich als der tatsächliche Herrscher des Landes.

Sogar die Japan sonst so freundlichen englischen Blätter können nicht umhin, ihrer Entrüstung Ausdruck zu geben, wie sehr japanische Großwürdenträger in Korea als die Herren des Landes auftreten, ohne Rücksicht auf die königliche Familie.

So schrieb die „Korea Daily News" im März 1906:

„Am 2. März war der Geburtstag des Kronprinzen von Korea und das Zeremonienamt verständigte, wie gewöhnlich, die fremden Vertreter (nur noch Konsuln), daß der Kaiser und der Kronprinz sie am Vormittag jenes Tages in Audienz empfangen würden. Diese Audienz wurde aber in letzter Minute abgesagt. Warum? Der Kommandant der japanischen Truppen in Korea, General Hasegawa, hatte verlangt, bei der Audienz zugegen zu sein und unmittelbar neben dem Kaiser zu stehen. Er wollte wohl dadurch die Sachlage den fremden Konsuln noch einmal drastisch einschärfen. Die Koreaner aber fanden, daß General Hasegawa auf diese Art kaiserliche Ehren beanspruche. Man sondierte also bei einigen fremden Konsuln, und da man erfuhr, daß sie kein großes Gewicht auf die Audienz legten (auch bezeichnend!), so sagte man sie kurzer Hand ab. General Hasegawa kam so um seine kaiserlichen Ehren, der Kaiser und der Kronprinz aber auch."

Ebenso wie in Korea sucht Japan sich auch die Ergebnisse seines Sieges durch die Erweiterung seines Einflusses in der Mandschurei zu sichern, das es zu einem die europäische Konkurrenz zurückdrängenden Absatzgebiet seiner Industrie zu machen sucht. Wir werden bei der Schilderung der Mandschurei hierauf näher eingehen und in der Betrachtung der durch den letzten Krieg in diesem Lande geschaffenen Verbindungen sehen, wie Japan sich durch den Ausbau der Korea mit der Ostchinesischen Eisenbahn verbindenden Feldeisenbahn eine durchgehende Verbindung für seinen Handel mit der Mandschurei zu verschaffen wußte.

Was man in Japan von der Mandschurei erwartet, ergibt sich aus einer „Denkschrift des früheren japanischen Ministers des Äußern, des Grafen Okuma" in den Monats-

Digitized by Google

berichten der Handelskammer von Yokohama. Dieses im „Ostasiatischen Lloyd“ wiedergegebene hochinteressante Schriftstück lautet:

„Die Zeit zur praktischen Lösung der Korea- und Mandschurei-Probleme ist nun gekommen! Der Fortschritt, den die Ereignisse bis jetzt genommen haben, hat das Interesse für ihre augenblickliche Ordnung neu belebt, ein leeres Polemisieren am grünen Tisch ist nicht mehr möglich, die Zeit ist eben reif geworden, wo auch die Früchte von so vielen Jahren, von Forschung und Arbeit reif und Weltgeschichte werden sollen. Japan hat viele Beweise des wachsenden Interesses gegeben, das es an diesen Problemen genommen hat. Wir haben wohl bemerkt, daß viele Mitglieder des kaiserlichen Reichstags Besuche in Korea und in der Mandschurei gemacht haben, und zwar nicht nur sie allein, sondern auch viele Führer von Handels- und Industriekreisen. Außerdem haben sich verschiedene Gesellschaften gebildet, deren Hauptzweck es war, durch Handelsunternehmungen an Ort und Stelle Korea und die Mandschurei zu entwickeln.

Was den Krieg betrifft, so liegt es außer allem Zweifel, daß er seinen Ursprung eher in politischen als in ökonomischen Gründen fand. In erster Linie zogen wir unser Schwert, um unsere Unabhängigkeit und die Autonomie des kaiserlichen Gebiets zu bewahren — wir kämpfen nur für die Existenz unseres Vaterlandes! Das soll aber nicht heißen, daß wichtige ökonomische Gründe nicht mit hineingezogen wurden. Nach offiziellen Berichten haben wir bereits mehr als die enorme Summe von 300000000 Dollar für Kriegszwecke ausgegeben. In Wirklichkeit ist diese Summe aber doch noch viel zu niedrig gegriffen, der Krieg kostet uns mehr. Die vielen Hunderttausende von jungen Leuten, die das Mark und der Kern der produktiven Kraft einer Nation sind, haben für viele Tage und Monate ihre Pflüge stehen lassen müssen und haben zu den Waffen gegriffen. Viele von ihnen haben ihr Leben auf den Schlachtfeldern lassen müssen. Die dadurch entstandene Not ist groß. Meiner Meinung nach hat das ökonomische Japan durch indirekte Ursachen weit mehr als durch das direkte Ausgeben von Geld verloren.

Nehmen wir an, daß wir durch das Eingreifen der Waffen und durch eine ununterbrochene Reihe von Siegen zu Wasser und zu Land unsere politischen Ziele in Korea und in der Mandschurei durch Beseitigung des russischen Einflusses in jenen Ländern erreicht haben. Aber die Frage bleibt offen, wie wir all die ökonomischen Verluste, die wir dadurch erlitten haben, wieder gutmachen können.

Die Bevölkerung Japans ist mit ungewohnter Schnelligkeit gewachsen, sie hat heute bereits die Zahl von 50 000 000 überstiegen. Dieses rapide Anwachsen der Bevölkerung hat einen jähen Wechsel in den ökonomischen Bedingungen des Landes mit sich gebracht. In früheren Zeiten, ehe Japan noch dem internationalen Verkehr offenstand, produzierte es, abgesehen von ganz ausnahmsweise schlechten Ernten, weit mehr Getreide als es konsumieren konnte; es exportierte sogar Korn. Wenn wir nun den chinesisch-japanischen Krieg als Ausgangspunkt nehmen, so sehen wir eine plötzliche Wendung der Sachlage eintreten; mit jedem Jahr

Digitized by Google

wuchs der Mangel an der eigenen Getreideproduktion und Japan mußte sich zum Import entschließen.

Ebenso wie mit der Agrikultur geschah es auch bald mit der Industrie und mit dem Handel; sie standen zurück, und wir merkten, daß nicht nur in einem schlechten Jahre, sondern auch in den drei darauffolgenden guten Jahren die Eigenproduktion keineswegs ausreichte, die Bedürfnisse des Landes zu decken.

So geschah es denn in diesen unglücklichen Jahren, daß sich die Nation, ihrer ernsten Aufgabe wohl bewußt, daranmachte, eine Lösung für dieses hochbedeutende Problem zu finden. Die Schlußfolgerungen lagen nicht fern: Da die Produkte des japanischen Bodens nicht genügten, um die immer mehr anwachsende Zahl der Bevölkerung zu ernähren, mußten wir eine Rettung in der Erweiterung des Handels und der Industrie suchen. Und da wäre es denn wirklich schwer gewesen, ein geeigneteres Feld für diese Zwecke als Korea und die Mandschurei zu finden. Zwischen ihnen und unserem Lande befindet sich nur ein schmaler Kanal von Wasser, auch die historischen Beziehungen zwischen ihnen und uns sind mannigfache, und heute läßt die Macht und das Prestige unseres siegreichen Landes tiefe Furchen auf ihrem Gebiet zurück. Dort also liegt ein goldener Boden für die Pläne einer Expansion unseres Handels und unserer Industrie.

Was die geographische Ausdehnung Koreas und der Mandschurei betrifft, so ist sie etwa dreimal so groß wie die Japans, doch ist die Bevölkerung nur etwa halb so zahlreich. Korea und die Mandschurei sind berühmt wegen ihres Ackerbaues und der Ertragfähigkeit des Bodens, dort kann Japan reichlich seinen Getreidebedarf decken, namentlich wenn Maschinen beim Ackerbau angewendet und bessere Transportmittel geschaffen werden, und wenn die japanische Einwendung dorthin gelenkt wird, so werden die beiden Länder zweifelsohne einen jähen Aufschwung nehmen. Auch sind Korea und die Mandschurei reich an Rohmaterialien, obschon keines der beiden ein industrielles Zentrum an sich sein könnte. Aber wir können von dort unsere Rohmaterialien beziehen und dann bei ihnen unsere fertigen industriellen Produkte absetzen. Dieser Tausch aber bildet die Basis zu glücklichen, fortdauernden Wechselbeziehungen. Korea ist bergig, und so ist denn das Areal des bequem zu bebauenden Landes nicht sehr groß aber mit klugem Fleiß und Ausdauer können neue Ackerbaugebiete geschaffen und neue Bodenprodukte mit Erfolg eingeführt werden. Die Mandschurei ist weit und besitzt immense Flächen. Besonders die Täler des Ljaho und Sungari sind sprichwörtlich fruchtbar. Der mandschurische Weizen ist bereits auf dem Weltmarkt berühmt geworden, es heißt, daß er noch besser als der kanadische Weizen ist. Deutschland und Amerika haben bisher unseren Bedarf an Mehl, Getreide und Malz gedeckt, aber es liegt auf der Hand, daß die Mandschurei durch ihre geographische Lage für uns weit günstiger gelegen ist. Auch für die Kultur von Zuckerrüben bietet uns die Mandschurei ein verführerisches Versuchsfeld. Das Klima kommt ungefähr dem Deutschlands gleich, und so sollte denn auch ein Produkt, daß sich erfolgreich in Deutschland bauen läßt, in der Mand-

Digitized by Google

schurei gut fortkommen. Der Profit dieser Kultur wäre aber nicht nur für die Mandschurei selbst, sondern auch für Japan ein ungeheurer. Der Zuckerkonsum ist in Japan enorm gestiegen, jährlich übersteigt unser Bedarf 250 000 Tonnen; in einigen Jahren wird er leicht eine halbe Million erreichen.

Sehr bedeutend ist in Japan das Wachsen der Nachfrage auf Wollwaren; wir importieren für mehr als 10 000 000 Yen jährlich Rohstoffe. In der Zukunft könnten wir diese Rohstoffe aus der Mandschurei beziehen und dort gleichzeitig ein reiches Feld für den Absatz unserer Wollmanufakturprodukte finden. Kurz, die Aussichten sind wirklich verführerisch und vielversprechend. Die Eingeweide der Mandschurei bergen Kohlen, Silber und Gold und eröffnen Bergbauunternehmungen eine schöne Perspektive. Alle diese und andere Unternehmungen mögen zu groß sein, um von der Initiative eines Privatmannes oder selbst einer Privatgesellschaft zur Realisierung gebracht zu werden, der Staat würde deshalb vielleicht helfend eingreifen müssen, so wie er es bei der Söul-Widschu-Bahn bereits getan hat. Die natürliche Fortführung dieser Eisenbahn führt über die Mandschurei, sie muß in das Netzwerk der chinesischen und sibirischen Eisenbahnen eingreifen. Vor allem aber ist es notwendig, daß für alle Unternehmungen dort die vollste Ellbogenfreiheit geschaffen wird; sollte es Unternehmungen geben, deren Schaffung außerhalb der Fähigkeiten des japanischen Volkes liegt, so wäre es tunlich, Engländer und Amerikaner zur Mitarbeit einzuladen. Auch müßten die Japaner angehalten werden, in sehr freundschaftliche Beziehungen zu den eingeborenen Mandschuren und zu den Chinesen der anderen Provinzen zu treten, um gemeinsam am Werke des Fortschritts und der Entwicklung zu arbeiten.

Unter allen Bedingungen soll aber das Prinzip der offenen Tür gewahrt werden. An die Erwerbung neuer Territorien darf nicht gedacht werden, und China soll die Mandschurei zurückerhalten. Aber die Rückerstattung kann erst erfolgen, wenn der volle Frieden geschlossen ist und wir die Wurzeln eines jeden nur möglichen Übels ausgerissen haben. Als Sicherstellung einer guten Verwaltung und zur Aufrechterhaltung der Ordnung dürfte es vielleicht tunlich sein, eine gewisse bewaffnete Macht ständig zur Hand zu halten. Wer weiß, vielleicht könnte die Politik der offenen Tür in der Mandschurei auch für Rußland selbst vorteilhaft werden! Vielleicht würde auch Sibirien daraus Nutzen ziehen können?

Es gibt nun viele Leute unter uns, die glauben, daß nur ein Territorialerwerb für uns wirklichen Vorteil bringen könnte; dem ist aber nicht so, wenn wir bedenken, welchen enormen prädominierenden Einfluß Japan jetzt in Korea und in der Mandschurei gewonnen hat. Das kommerzielle und industrielle Japan macht auf alle Fälle einen Riesenschritt von seinem Inselreich auf den Kontinent und faßt dort festen Fuß. Wir stehen vor dem schicksalsschweren Tage einer noch nie dagewesenen Expansion auf ein hochwichtiges Versuchsfeld."

Über das Verhalten Japans in der Mandschurei sind sehr verschiedene Nachrichten in die europäische Presse gedrungen. Man

Digitized by Google

setzte Zweifel in die Wahrheit der Ausführungen des Grafen Okuma, und Klagen über die Schwierigkeiten, welche dem fremden, nichtjapanischen Handel in der Mandschurei seitens der japanischen Behörden gemacht würden, wurden seitens russischer Handelskreise erhoben.

Auf der anderen Seite haben Rußland und Japan die Zurückziehung ihrer Truppen gemäß der Konvention von Su-ping-tschieh geregelt. In dem sich allmählich vergrößernden Gürtel zwischen den Truppen der beiden Mächte hat der chinesische Militärgouverneur der Provinz die Sorge für Ruhe und Ordnung zu übernehmen. Mit dem 1. August 1906 sollte der Teil des Landes an die Chinesen zurückgegeben sein, der im Süden durch eine Linie von Hsinminting-Mukden-Fuschun, im Norden durch den Parallel von Tschangtschun begrenzt ist. Man hat chinesischerseits den energischen Tschao-Örsu zum Gouverneur ernannt, demselben von japanischen Instruktoren in Tschili ausgebildete Truppen übergeben, mit denen er bereits mit Erfolg gegen die Chunchusen vorgegangen ist. Auch die Übergabe des an Japan abzutretenden Teiles der Ostchinesischen Eisenbahn von den Russen an die Japaner scheint ohne jede Schwierigkeiten vor sich gegangen zu sein. Bis zum 1. August 1906 sollte eine zu diesem Zwecke gebildete Kommission von je drei russischen und japanischen Offizieren die Strecke bis Kuangtschöngtsze übergeben haben.

Am 20. Mai desselben Jahres war unter feierlicher Zeremonie Mukden für den internationnlen Handel freigegeben worden. Ob sich die Nachricht des „Bureau Reuter" bestätigt, Dalnij solle zum Freihafen erklärt werden, sei dahingestellt*).

Daß Japan überhaupt Eroberungspläne auf dem asiatischen Festlande habe, kann bisher kaum mit einer gewissen Berechtigung behauptet werden. Weit wahrscheinlicher ist es — und hierauf deuten auch seine Anstrengungen für die Vermehrung der Flotte, ungeachtet der finanziellen Schwierigkeiten —, daß eine weitsichtige Politik sich die Stellung als maritime Großmacht sichern will, auf die Japan seine insulare Lage und seine schiffahrttreibende Bevölkerung hinweist.

---

*) In neuester Zeit sind bekanntlich die Fragen wegen der Eröffnung von 19 Orten der Mandschurei als Stätten internationalen Wohnsitzes und Handels, sowie die Eröffnung der Vertragshäfen und die Einrichtung chinesischer Zollämter Gegenstand eines lebhaften Streites geworden, der noch nicht zum endgültigen Abschluß kam.

Digitized by Google

In England und in Amerika, dort für Australien, hier für die Philippinen, ist man heute durch Japans Aufstreben beunruhigt. Sollten daher etwaige Eroberungspläne Japans nicht mehr dem Süden wie dem Norden zugewandt sein?

Man kann nicht sagen, daß Australien eng mit dem Mutterlande verbunden ist. Von der Zeit der ersten Niederlassung englischer Kolonisten wurde das Land ausgebeutet, ja förmlich ausgesogen. Man wirft den englischen Kolonisatoren vor, daß Spekulation an die Stelle einer geregelten Volkswirtschaft getreten und das Ziel der Einwanderer weniger der Anbau des Landes als das Bestreben geworden sei, schnell reich zu werden und dann nach England zurückzukehren. Daher sei auch die Seelenzahl noch sehr gering, obwohl die Besiedelung seit 100 Jahren vor sich geht.

Während nun Australien sich immer mehr von England zu emanzipieren suchte, hat es doch nicht die Möglichkeit, sich selbst zu schützen.

Die einzige Gewähr für seine politische Unabhängigkeit bietet seine Zugehörigkeit zum „Greater Britain".

Die englische Herrschaft besteht freilich nur dem Namen nach; aber hierdurch ist England zum Schutze gegen äußere Angriffe verpflichtet.

Das augenblicklich bestehende Bündnis Englands mit Japan kann zurzeit die erregten Nerven mancher Australier, die überall japanische Emissäre und Spione wittern, beruhigen.

Was aber Australien mit den wichtigen Inseln Neuseeland und Tasmanien für ein Schicksal haben werde, wenn es von England getrennt wäre, ist leicht vorauszusehen, wenn man das aufstrebende Japan mit dem nur von wenigen Millionen Angelsachsen bewohnten Kolonialland vergleicht.

Kein Wunder, wenn mächtige Parteien und weite Kreise des Volkes in Japan im Bewußtsein ihrer Bedeutung der Macht ihres Reiches und der günstigen strategischen Lage desselben zu einer Überhebung geneigt sind, die sogar dem seegewaltigen England gegenüber zum Ausdruck kommt.

Im grellen Gegensatze hierzu steht der Pessimismus, der in Rußland auch die Kreise ergriffen zu haben scheint, die bisher sich noch nicht von dem Gedanken trennen konnten, daß all die Millionen, all das Blut, was man für die Ausdehnung des russischen Einflusses in der Mandschurei und der Erwerbung von Häfen an den Küsten derselben geopfert hätte, vergeblich gewesen sein sollte.

Digitized by Google

Es illustriert dies mehr als vieles andere die durch den Krieg geschaffene Lage in der Mandschurei.

Ende des vergangenen Jahres beschäftigte man sich in lebhaftester Debatte in der Petersburger „Gesellschaft zur Förderung des russischen Handels- und Gewerbefleißes“ mit einem Referat des Herrn Turkewitsch über die Frage: „Was sollen wir mit dem Fernen Osten tun?“, das außerordentlich optimistisch gehalten war und in dem der Vortragende sogar soweit ging, die Nordmandschurei mit dem Ussuri-Gebiete durch eine Zollgrenze zu umschließen. Daß Rußland im Friedensvertrage sich verpflichtet hatte, binnen 18 Monaten die Mandschurei zu räumen, schien ihm völlig entgangen zu sein. Man trat dem Referenten mit Recht sehr ablehnend entgegen.

Die in diesem aus besonders kompetenten Vertretern des russischen Handels bestehenden Kreise ausgesprochener Anschauungen sind zur Beurteilung der Stellung Rußlands zum Fernen Osten mit Bezug auf seinen wirtschaftlichen Einfluß in demselben sehr interessant.

Man vertrat die Ansicht, daß es in jetzigem Zeitpunkte für Rußland zwecklos sein würde, wirtschaftliche Unternehmungen in der Mandschurei zu begünstigen. Die Entfernung von 10000 Werst von den Industriegebieten des europäischen Rußlands würde jeden Ertrag unmöglich machen.

Man begründet dies damit, daß bei allerbilligstem Tarife ein Pud (16,380 kg) Eisen nach der Mandschurei nur für 1 Rubel 50 Kopeken verfrachtet werden könne, während Amerika Eisen für 1 Rubel 30 Kopeken das Pud dorthin schaffen kann.

Man solle den Baikal und die mandschurischen Berge als natürliche Grenze für den russischen Absatz ansehen.

Der Vorsitzende der Gesellschaft, der Graf N. P. Ignatiew erklärte geradezu, daß nach dem traurigen Frieden mit Japan es schwer sei, mit Bestimmtheit zu sagen, was man jetzt im Fernen Osten tun solle. Jedenfalls müsse man ganz andere Bahnen einschlagen, wie dies von verschiedenen maßgebenden Staatsmännern Rußlands in den letzten 15 Jahren geschah. Man müsse sich an Wladiwostok als einzigem Kriegshafen genügen lassen, dagegen die Landgrenze befestigen und dem Küstengebiete und Kamtschatka ernstliche Aufmerksamkeit zuwenden.

Das klingt als Fazit der mit einem Aufwande von ungezählten Millionen seit Jahrzehnten inaugurierten asia-

Digitized by Google

tischen Handelspolitik des Zarenreiches allerdings sehr bescheiden.

Es sei nun aber dahingestellt, ob nicht auch die Berichte über die wirtschaftlichen Aussichten Japans übertrieben sind.

Japan hat, wie sein Gegner, aus den Jahren 1904 und 1905 recht schwere, hemmende Gewichte zu tragen, die seiner überschäumenden Kriegslust noch auf lange Zeit ein Halt gebieten werden: die durch den Krieg erschütterten Finanzen.

Trotz aller glänzenden Darstellungen der Finanzlage Japans in amtlichen und nichtamtlichen Organen ist diese keineswegs rosig zu nennen.

Wenn das letzte Budget unter Annahme der Konvertierung der sechsprozentigen Anleihe von 800 Millionen Mark aufgestellt wurde, so war diese Aufstellung falsch, da die Konvertierung nicht durchgeführt wurde. Der Erlös aus dem Verkaufe der während des Krieges genommenen Handelsdampfer blieb weit hinter den Erwartungen zurück. Die Kriegssteuern haben an 100 Millionen Mark weniger gebracht, als veranschlagt wurde und, was die letzte Anleihe anbelangt, die als „innere“ bezeichnet wurde und zur Deckung des Defizits notwendig war, bei der man aber stark auf die Beteiligung des Auslandes rechnete, so soll das Ergebnis geradezu niederschmetternd gewesen sein, obwohl sie zustande kam.

Von den 400 Millionen Mark haben Fremde nur 10 Millionen genommen, das japanische Volk zeichnete 24 Millionen und den Rest zeichneten die Banken in Japan. In Korea soll der Anteil des japanischen Handels nicht 90 Prozent, sondern nur 40 Prozent betragen.

Wie stark aber das japanische Budget durch den Krieg mit Rußland auch für das Rechnungsjahr 1906 noch beeinflußt wird, zeigt der von der japanischen Regierung vorgeschlagene Haushaltsetat.

Nach demselben beträgt das ordentliche Budget in Einnahmen 247058994 Yen (1 Yen = 2,06 Mark), in Ausgaben 235044866 Yen, so daß ein Überschuß von 12014128 Yen bleiben würde.

Nun tritt aber hierzu das gesonderte Kriegsbudget, dessen Einnahmen 173358005 Yen, dessen Ausgaben aber 255044871 Yen betragen, so daß hier noch 81686866 Yen Defizit zu decken sind.

Aber hiermit sind die aus Anlaß des Krieges entstandenen Ausgaben noch lange nicht erschöpft.

Digitized by Google

Es werden ferner z. B. zu decken sein: Für die Zurückziehung der Feldarmee 380000000 Yen, für die Flotte 20000000 Yen, an Belohnungen für Soldaten und Seeleute 150000000 Yen; zusammen also 550000000 Yen.

Endlich wird gefordert: Vom Kriegsministerium für Aufstellung von vier neuen Divisionen 10000000 Yen, für die in Korea und der Mandschurei verbleibenden Truppen 20000000 Yen und für Herstellungd es Kriegsmaterials 25000000 Yen. — Vom Marineministerium für Port Arthur 2200000 Yen, für Herstellung des Kriegsmaterials 22000000 Yen, für unvorhergesehene Mehrausgaben 7340000 Yen und für die Kohlenbergwerke 160000 Yen. Zusammen also 86700000 Yen.

Die Regierung glaubt, 50000000 Yen von Rußland für den Unterhalt der Kriegsgefangenen zu erlangen, die auf die Ausgaben zu verrechnen sind.

Demnach muß sie im nächsten Jahre 316500000 Yen innere Anleihen zur Herstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalt ausgeben.

Man darf allerdings nicht vergessen, daß die Berichterstattung über japanische Verhältnisse außerordentlich mangelhaft ist*).

Die Berichte über Japan aus den verschiedenen Ländern widersprechen einander so stark, daß man tatsächlich nicht weiß, welchen Angaben man Glauben schenken soll. Man wird im allgemeinen geneigt sein, den günstigen Nachrichten zuzustimmen, weil man in der Leistung Japans im Kriege den Beweis einer inneren Kraft sehen muß, der offenbar eine wirtschaftliche Bedeutung zugrunde liegen dürfte.

Indessen sind in neuerer Zeit gewichtige Stimmen laut geworden, die darauf aufmerksam machen, daß selbst die amtlichen Veröffentlichungen der Japaner mit der größten Vorsicht aufgenommen werden müssen, ja daß auch die fremden Vertreter in Japan sehr häufig zu Fehlgriffen verleitet werden und sich in ihren Beobachtungen täuschten.

Ein drastisches Beispiel hierfür führt Dr. Vosberg-Rekow in seinem obengenannten eingehenden Aufsatze in der Zeitschrift „Asien“ an.

Der Amerikaner Thomas Millard hatte sich $1^1/_2$ Jahre in Japan aufgehalten, um volkswirtschaftliche Studien zu machen. Er kam

*) Dr. Vosberg-Rekow „Wirtschaftliche Aussichten in Ostasien“. Zeitschrift „Asien“. 1906. V. Jahrgang.

Digitized by Google

zu dem Ergebnis, daß der Ackerbau darnieder liege, seine Methoden unmodern und unvollkommen seien, die Erträgnisse für den Hektar gänzlich unzureichend wären, und wie überhaupt nur etwa 48 Prozent des anbaufähigen Landes in Kultur ständen. Er machte darauf aufmerksam, daß die gegenwärtigen Berichte von Reisenden herrührten, die, ohne eingehendes Sachverständnis zu besitzen, zur Zeit der höchsten Vegetation reich angebaute Gegenden bereist und dann das Gesehene verallgemeinert hätten. Er wies darauf hin, daß die japanische Regierung diese Übelstände sehr wohl erkannt habe, daß sie eine Reihe Musterfarmen errichtet, landwirtschaftliche Schulen eröffnet und Wanderredner auf das Land hinausgeschickt habe etc., um die wirtschaftlichen Verhältnisse zu heben.

Im geraden Gegensatze hierzu sagt ein Bericht des österreichischen Generalkonsuls vom Jahre 1904, daß sich die Anbaufläche Japans nur sehr wenig vermehrt habe, weil namentlich auf allen Hauptinseln der verfügbare Boden vollständig ausgenutzt sei, eine anscheinend irrtümliche Angabe.

Ähnlich ist es mit der Industrie und dem Handel. Auch hier sollen häufig falsche und übertriebene Schlüsse für die Konkurrenz Japans den europäischen Staaten gegenüber gezogen werden. Empfindlich machte sich diese in China und der Mandschurei nur auf bestimmten Gebieten, wie einiger Rohprodukte und Halbfabrikate, fühlbar.

Es bleibt noch übrig, die Folgen des russisch-japanischen Krieges auch für die Lage im Fernen Osten ins Auge zu fassen, soweit das Verhältnis Chinas zu dem siegreichen Japan und den bisher ihm gegenüber eine Ausnahmestellung einnehmenden Mächten weißer Rasse in Frage kommt.

Es lag nahe, von dem Eintreten eines Vertreters der gelben Rasse in den Kreis der das Schicksal der Welt bestimmenden Großstaaten das Erwachen des volkreichsten Reiches der Erde aus der politischen Ohnmacht, in die es die Ereignisse des letzten Jahrzehnts geworfen hatten, zu erwarten.

Man konnte auch die Vereinigung Japans und Chinas unter dem Wahrspruche „Asien für die Asiaten“ befürchten, und von mancher Seite wird die „gelbe Gefahr“ für mehr als ein bloßes Erzeugnis reger Phantasie gehalten.

Wer will diese Frage beantworten und die Zukunft deuten? Nur die Erfahrungen, welche die neueste Zeit bot, können die Grundlage für ein Urteil bieten.

Digitized by Google

Unstreitig hat die Verschiebung der Machtverhältnisse im Fernen Osten die Politik Chinas wesentlich beeinflußt.

Das von den vereinigten Mächten 1901 zu einem für dies Reich in mehrfacher Weise beschränkenden Frieden genötigte China stand in verschiedener Hinsicht bisher unter der Kontrolle der Fremden, die ihre Truppen längs der Etappenlinie vom Meere zur Hauptstadt echelonniert hatten. Auch war ihnen durch deren von europäischen Beamten geleitete Verwaltung der Seezölle unter dem bekannten Sir Robert Hart eine Garantie für die Zahlungen Chinas an europäische Gläubiger gegeben. Europäische Instruktoren waren in Heer und Flotte tätig, und die Handelswelt Europas und Amerikas hatte sich gewöhnt, China als ein ihr gehörendes Feld für den Handel zu betrachten.

Es läßt sich nun nicht leugnen, daß der Krieg in dieser Beziehung tief einschneidend gewirkt hat.

Japanische Instruktoren haben mehr oder weniger die europäischen, auch die deutschen, in den für die Ausbildung von Offizieren etc. vorhandenen Einrichtungen ersetzt. Sie bilden da, wo die neue Reform des Heeres in die Tat übersetzt wurde, die Truppen aus. Die Chinesen haben, nachdem sie gesehen, wie das von ihnen bisher so gefürchtete, mächtige Rußland den japanischen Waffen unterlag, die ihnen sprachlich und in Lebensanschauungen näher stehenden japanischen Offiziere als Instruktoren vorgezogen. Neben dem rein politischen Grunde verband sich hiermit aber auch der Wunsch, sich den europäischen Mächten gegenüber unabhängig zu machen. „China für die Chinesen“ wurde das Programm einer einflußreichen Partei, deren bedeutendster Vertreter der augenblickliche Vizekönig von Tschili ist: Yuan-Shi-Kai.

Von der Bedeutung dieses Mannes sind alle hervorragenden Deutschen und anderen Fremden, die ihn näher kennen lernten, nur einer Ansicht. Wir nennen hier nur Seine Königliche Hoheit den Prinzen Rupprecht von Bayern, den Msgr. Grafen Vay de Vaya und die deutschen in China befindlich gewesenen Offiziere. — Die Reformpartei, die in Yuan-Shi-Kai ihr Haupt sieht, will ohne gewaltsame Revolutionen und ohne Zusammenstöße ernster Art mit den fremden Mächten China reformieren. In diesem Sinne hat dieser Vizekönig bisher das gute Einvernehmen mit den Fremden betont, hierbei aber mit um so größerer diplomatischer Schlauheit sich von ihnen mehr und mehr zu emanzipieren verstanden.

Digitized by Google

Bekannt ist, wie er während der Boxerunruhen des Jahres 1901 als Gouverneur der Provinz Schantung den Deutschen zusicherte, daß ihrem Gebiete Kiautschou keine Gefahr drohen solle. Er hat diese Zusage gehalten und sich hierbei als außerordentlich gewandter Diplomat gezeigt. Die Chinesen sollen ihm vorgeworfen haben, daß doch die Kaiserin-Witwe und einflußreiche Prinzen und Beamte, der Befreiung des Landes von den Fremden durch die Boxer zustimmten, daß also die Boxer in Schantung nicht bekämpft werden dürften, worauf ihnen Yuan-Shi-Kai antwortete, daß die Boxer in Schantung nur Räuber und Mörder, gar keine rechten Boxer wie die in Tschili wären, und er sie weiter köpfen lassen würde, wenn sie die Fremden angreifen sollten.

Nach Li-Hung-Tschangs Tode wurde er Vizekönig von Tschili. Die fünf Jahre seiner Verwaltung in dieser Provinz sind durch die Schaffung einer gut ausgebildeten Armee, durch Abstellung vieler Mißbräuche im Beamtentum, kurz durch Reformen gekennzeichnet, wie man sie in so kurzer Zeit in China noch niemals gekannt hatte. Allen voran steht die Reform der Wehrmacht, bei der überall der Einfluß und das Vorbild Japans maßgebend ist.

Nun wissen wir wohl, daß ein Reich mit einer Bevölkerung von über 400 Millionen Einwohnern und einer Oberfläche von über 11 Millionen Quadratkilometern in seinen 22 Provinzen weder eine enge nationale noch eine Spracheinheit im europäischen Sinne haben kann, daß seine einzelnen Vizekönige selbständig in ihrer Finanzwirtschaft sind und von einer Verwaltungszentralisation wie in den modernen Staaten Europas oder in dem in dieser Hinsicht europäisierten Japan nicht die Rede sein kann.

Eine gesamtstaatliche Reform wird also auf sehr große Hindernisse an dieser zentripetalen Tendenz der einzelnen Provinzen und deren Verwaltungen stoßen.

Dennoch muß es als eine Folge der Lehren des letzten Krieges angesehen werden, daß man sich in China entschloß, wo doch bisher jede Einheitlichkeit im Heerwesen fehlte, ja sogar drei verschieden organisierte und bewaffnete Heere nebeneinander bestanden, eine Zentralbehörde in Peking (Liengpingtschou) einzusetzen, die den im Beginn des Jahres 1905 endgültig festgestellten Reorganisationsplan durchzuführen bestimmt wurde. Nach diesem sollen bis zum Jahre 1922 36 modern bewaffnete und ausgebildete Divisionen aufgestellt werden, von denen durch Yuan-Shi-Kais Einfluß bereits sechs errichtet wurden, die im vergangenen Jahre, wo sie, soweit

Digitized by Google

uns bekannt, unter Leitung ihrer japanischen Instruktoren Manöver im europäischen Sinne durchführten, die volle Anerkennung der ihnen beiwohnenden fremdländischen Offiziere fanden und von denen ein Teil zurzeit zur Bekämpfung der Chunchusen in der Mandschurei tätig sein soll.

Die japanischen Instruktoren dringen immer weiter in China vor, in einer Provinz nach der anderen werden Kriegsschulen errichtet. Japanische Offiziere werden sogar zu topographischen Vermessungen des Landes verwendet. Und die chinesische Jugend beginnt, ganz entgegengesetzt den früheren Gepflogenheiten, wie noch vor kurzem die „South China Morning Post" berichtet, sich militärischen Übungen mit Leidenschaft zu widmen.

Nun ist aber nicht allein auf dem Gebiete des Heerwesens, sondern auch auf dem des allgemeinen Unterrichtswesens und der höheren Bildung der Einfluß Japans in früher nie zu ahnender Weise gewachsen.

Tausende von chinesischen Studenten sollen sich jetzt in Japan zu Studienzwecken befinden. Wenn auch der praktische Nutzen ihrer Studien von manchen Seiten sehr angezweifelt wird, einen ideellen Einfluß auf die Verbindung Chinas mit Japans wird diese akademische Wanderung doch haben. Neue Ideen bringt diese zum Teil sehr exaltierte Jugend immerhin aus dem Vorlande des Asiatentums in die Heimat zurück, wo die Regierung die alten, der modernen Bildung widersprechenden Staatsprüfungen abgeschafft, besondere Schulen errichtet und in jeder Provinz die Stellung eines Oberstudienkommissars geschaffen hat.

Diese mit japanischen Verhältnissen vertraut gewordenen Studenten beginnen nun aber — trügt nicht alles — je mehr und mehr eine politische Rolle zu spielen.

Ein deutscher, die Wendungen asiatischer Politik verfolgender Gelehrter*) schrieb unlängst mit Bezug hierauf in einem der bedeutendsten deutschen Journale:

„Sie schicken dem Thron ihre Ratschläge zu, sie beeinflussen eine immer chauvinistischer werdende Presse, sie haben auch in wirtschaftlichen Fragen ihren Einfluß geltend zu machen verstanden, und namentlich den Gedanken vertreten, das ausländische Kapital von allen Eisenbahn- und Minenunternehmungen auszuschließen. Offenbar wird in Zukunft mit diesen allmählich den Charakter von Dog-

*) Professor an der Universität Berlin, Schiemann in der „Kreuzzeitung".

Digitized by Google

men annehmenden Überzeugungen gerechnet werden müssen. Sie sind zu einer Frage des Patriotismus geworden und gewinnen stetig an Boden."

Wie man in Japan selbst das Verhältnis zu dem alten, jahrhundertelangen Gegner ansieht und wie man selbst zugesteht, in welcher Weise und zu welchen Zwecken Japan in China Einfluß zu gewinnen sucht, beweist ein Artikel, den unlängst der „Nippon Shimburn" brachte, in dem u. a. gesagt wurde:

„Das wirkliche Ziel Japans ist kein anderes, als China seine Integrität zu wahren, das chinesische Volk zu erziehen und seine militärische Stärke zu fördern, so daß China ein wahrhaft unabhängiger Staat werde. Daß Japan bei der militärischen Reorganisation Chinas seine hilfreiche Hand bietet, daß Japan chinesische Studenten in seinem Lande aufnimmt und sie unterrichtet, daß es Ratgeber in die chinesischen Provinzen sendet, das alles dient diesem Zwecke. Nachdem Japan diese Politik angenommen hat, sind einige Ruhestörungen in China unvermeidlich geworden, und Japan sollte daher nicht für jeden Zwischenfall getadelt werden. Japan sollte sich lediglich bemühen, solche Zufälligkeiten auf das möglichst geringe Maß zurückzuführen."

Das ist eine deutliche Sprache, die keine Erläuterung erfordert, China soll gestützt werden bei seinen Reformen, damit es ein Faktor wird, den Japan bei seinem Streben in Ostasien als Bundesgenossen (?) in die Wagschale politisch-kriegerischer Macht werfen könne.

Und China scheint sich zu einer Politik aufzuraffen, deren letzte Ziele gegen die Fremden auf seinem Boden gerichtet sind.

Aber diese Politik will „gewaltsame Zwischenfälle" möglichst vermeiden. Man komplimentiert die „weißen Teufel" allmählich hinaus. — So löst man das „China für die Chinesen" in leichter Weise, indessen man seine Kräfte im Innern sammelt. Das „Was dann?" läßt sich heute noch nicht beantworten.

Auf diese Weise scheint China kürzlich einem Europäer die Wege weisen zu wollen, dessen Name den europäischen Gläubigern des Himmlischen Reiches eine gewisse Garantie gewährte: Sir Robert Hart. Am 9. Mai d. J. beauftragte ein Kaiserliches Edikt den Präsidenten des Hupu (Schatzamtes) Tieh Liang und den Vizepräsidenten des Wai-wu-pu, Tang Shao-yi, das chinesische Seezollamt von Sir Robert Hart zu übernehmen.

Nun hat Sir Robert Hart diese großartige Organisation vor vielen Jahren geschaffen und zu einem Bollwerk gemacht, das,

Digitized by Google

dem chinesischen Staate große Summen zuführend, dem Staatskredit Chinas für das europäische und amerikanische Kapital eine zuverlässige Grundlage gab. Er konnte den althergebrachten chinesischen Unterschleifen und Belästigungen des Handels ein Ende machen, weil er das Recht hatte, die aus allen europäischen Nationen zu entnehmenden Beamten zu ernennen.

Dies ändert sich hierdurch mit einem Schlage, wenn kein Europäer an seine Stelle berufen würde.

Denn wenn auch kein Vertrag die Chinesen hierzu zwang, so hat doch Hart stets als ihr Bevollmächtigter allerhand wichtige Handlungen, wie z. B. die Verpfändung von Zöllen vorgenommen. Jetzt wird ein europäischer Beamter nach dem anderen seines Chefs Schicksal erleiden, bis es auch von dem berühmten Seezollamt heißen wird: „China den Chinesen!“

Ein anderes höchst wichtiges Recht der Vertreter der fremden Staaten in China wurde unlängst angetastet. Es ist zwar nur ein anscheinend geringfügiger Vorgang, der sich zudem ohne Anwendung irgend welcher Schroffheit abgespielt hat, seine grundsätzliche Bedeutung für die Politik Chinas wird aber hierdurch nicht abgeschwächt. Bei dem Besuche, den Yuan-Shi-Kai am diesjährigen Geburtstage unseres Kaisers im deutschen Konsulate in Tientsin machte, kam es in der englischen Niederlassung auf der Straße zwischen einem Polizeibeamten chinesischer Abstammung in englischen Diensten und einem Mitgliede des Gefolges des Vizekönigs zu einem peinlichen Auftritte. Nach Feststellung der eingeleiteten Untersuchung hatte der Polizeibeamte allerdings seine Befugnisse überschritten, der Diener des Vizekönigs aber diesen hierauf tätlich angegriffen, so daß der chinesische Polizist in der Notwehr seine Waffe gebrauchte und den Chinesen leicht am Kopfe verletzte.

Die Angelegenheit wurde zwei Tage später dadurch beigelegt, daß der Polizist vom Stadtrat der englischen Niederlassung aus deren Diensten entlassen wurde. Aber hiermit nicht genug, übergab der englische Generalkonsul denselben dem Vizekönig zur Bestrafung wegen einer gewöhnlichen Prügelei, nicht wegen des nach chinesischen Begriffen todwürdigen Verbrechens gegen den Vizekönig. Der Angeklagte wurde schließlich mit 80 Stockschlägen und sechs Monaten Gefängnis, also nach europäischen Begriffen nach Lage der Tatstachen recht hart, bestraft.

Aber weit mehr als diese Strafe gewinnt die Tatsache Bedeutung, daß die chinesischen Behörden bei ihrer ganzen

Digitized by Google

Behandlung dieser Sache den Eindruck machten, als wenn es ihnen nur darauf ankäme, zu zeigen, daß sie die Sonderrechte der Ausländer in den Fremdenniederlassungen trotz aller verbrieften Rechte nicht anerkannten.

Wenn wir auf diese Vorkommnisse im Himmlischen Reiche näher eingingen, so geschah es, um zu zeigen, wie sehr und in welcher Weise sich die Folgen der Erfolge Japans im Fernen Osten für die europäischen Mächte und Amerika in ihren Beziehungen zum chinesischen Reiche geltend gemacht haben. Wer die Lage Chinas vor fünf Jahren nach Beendigung des gemeinsamen Vorgehens der Mächte mit der heutigen politischen Stellung vergleicht, wird sich des Eindruckes nicht erwehren können, daß die Ereignisse der Jahre 1904 und 1905 eine völlige Umkehr der Verhältnisse im chinesischen Reiche angebahnt haben. Wir sehen hier ganz von dem Boykott der amerikanischen Waren ab, ganz von der Nervosität, welche gewisse Kreise in Frankreich und in Amerika ergriffen zu haben scheint, wenn es sich um die China früher abgenommenen Kolonien, bzw. um die Japan benachbarten Philippinen handelt.

Für die Zukunft des Fernen Ostens, wie ihn der Erfolg Japans und die Niederlage Rußlands gestaltete, wird es zunächst entscheidend sein, ob China sich mit der von den intelligenten Elementen unter den führenden Persönlichkeiten empfohlenen friedlichen Entwicklung unter allmählicher Emanzipierung vom Einflusse der Fremden begnügt und so das Ziel „China für und durch die Chinesen“ zu erreichen sucht, oder ob es der Sirenenstimme Japans nachgibt, diesem Militärstaat politische und militärische Heerfolge leistet.

Daß in absehbarer Zeit nicht darauf zu rechnen ist, Chinas Wehrkräfte zu Lande und noch mehr zu Wasser, in einer europäischen Truppen gewachsenen Organisation und Heranbildung und einer der Volkszahl annähernd entsprechenden Stärke auf dem Plane erscheinen zu sehen, bedarf keiner Erläuterung.

Auch dürfen wir nicht vergessen, daß die Verschiedenheit der Interessen und des Volkscharakters einem Anschluß Chinas an Japan große Hindernisse in den Weg stellen könnten.

Der Orient ist aber das Land der Überraschungen, ein Rätselland. Wie oft haben Ausbrüche der Volksleidenschaften, unerwartete Leistungen seiner Völker und ihrer Führer die Staaten der alten Welt nicht völlig überrascht!

Digitized by Google

Sollten wir vor ähnlichen Überraschungen im zwanzigsten Jahrhundert sicher sein?

Wir Europäer hatten uns daran gewöhnt, nach den leichten Erfolgen über die bewaffneten Massen der Boxer im Jahre 1900 die Überlegenheit unserer Waffentechnik und unserer Kriegskunst, sowie die Entwicklung unserer Kultur auf allen Gebieten des Lebens den Ostasiaten, namentlich aber den Chinesen gegenüber, sehr hoch in die Wagschale kriegerischer Leistung zu werfen.

Der Ausgang des letzten Krieges, soweit auch an ihm die mangelhafte Führung auf russischer Seite die Schuld tragen mag, hat dem erstaunten Europa aber wieder einmal die alte, oft vergessene Lehre der Geschichte ins Gedächtnis gerufen, daß es im Kampfe der Völker vor allem die moralischen Eigenschaften und die körperliche Tüchtigkeit sind, die den Sieg gewähren, daß viele alte Kulturvölker Nationen gegenüber unterlagen, die weit unterlegen auf den Gebieten der Wissenschaft und der Kultur, in den Waffen und in der Kriegskunst, sich jedoch alle die Eigenschaften der Seele und des Körpers bewahrten, die wie die Unterordnung unter den Staatsgedanken, und die Verachtung des Todes, wenn es die Ehre und das Glück des Vaterlandes gilt, allein den Sieg verbürgen.

Sorgen wir daher, jeder an seinem Teile, daß auch die deutsche Nation nicht hierin Schiffbruch leide, daß die höheren Stände nicht materiellen Interessen dienen, sich nicht von den religiösen und vaterländischen Idealen abkehren, sich sittlich so hoch halten, wie es der Mensch sein soll, der herausragt in seiner Stellung im Leben über die große Masse. Sorgen wir, daß die Vergifter der Seele unseres Volkes, das Proletariat der Intelligenz, bar aller Ideale und aller Sitte, seine tyrannische Herrschaft verliere über die so leicht zu betörende Masse, wenn man deren rohen Instinkten des Neides und Hasses, der Genußsucht und der Eigenliebe schmeichelt.

Auch das sind ernste Lehren aus der neuesten Geschichte des Fernen Ostens, die wir nicht übergehen dürfen.

Man hat es in neuester Zeit, und von autoritativer Seite, oft ausgesprochen, wie die Staaten der weißen Rasse sich bewußt werden müßten, daß sie den an der Zahl so mächtigen Völkern der gelben Rasse gegenüber gemeinsame Interessen im Fernen Osten zu vertreten hätten.

Aber werden sie diese Wahrheit erkennen und werden ihre Bürger die sittliche Kraft haben, die selbstischen Interessen des einzelnen denen des Vaterlandes unterzuordnen? Wird der politische

Digitized by Google

Verstand über die vaterlandsfeindlichen Bestrebungen der politischen antinationalen Parteien, und die materiellen Interessen des einzelnen Kaufmanns und Industriellen oder der Handelsgesellschaften siegen, die gemeinsamen Interessen der Gesamtheit der Kulturstaaten der weißen Rasse über die Sonderbestrebungen der Einzelpolitik?

Das alles sind Fragen, von deren Beantwortung durch die Zukunft nicht in letzter Linie die Gestaltung der Dinge im Fernen Osten im zwanzigsten Jahrhundert abhängen wird.

Mögen sie im günstigen Sinne, auch für die Zukunft unseres Volkes in seiner Stellung zum Fernen Osten beantwortet werden!

Digitized by Google

Port Arthur und Dalnij unter russischer Herrschaft.

Sechs Jahre lang, von 1898 bis zum Beginn des Jahres 1905, war Rußland im Besitze von Port Arthur und Dalnij.

Die Geschichte dieses Besitzes ist eins der interessantesten Kapitel der Geschichte Rußlands in Asien. Wir lernen aus ihr, daß seitens Rußlands auf der Halbinsel Kwantun große Geldmittel verbraucht, daß unstreitig auch kulturelle Werte geschaffen wurden, wir erfahren aber auch, wie die bekannten Fehler russischer Verwaltung vieles verschleuderten oder in ganz falscher Richtung hin verwandten und wie die maßgebenden Ministerien nicht einheitlich wirkten, so daß schließlich für das notwendigste — den militärischen Stützpunkt Port Arthur — nicht genug, für die in ihrer Entwicklung nicht gesicherte Handels- und Hafenstadt Dalnij manches Überflüssige geschehen war, als der Krieg über das Pachtgebiet Kwantun so plötzlich hereinbrach.

Allgemeine Bemerkungen über die Halbinsel Kwantun und deren Vorgeschichte bis zur Erwerbung des Pachtgebietes durch Rußland.

Die strategische Bedeutung der Halbinsel Ljautung, deren südwestlichsten Teil die durch die Landenge von Kintschou abgetrennte Halbinsel Kwantun bildet, war den Chinesen nicht entgangen, als sie Maßregeln ergriffen, um sich gegen ein etwaiges Vorgehen der Japaner und der europäischen Mächte zu schützen. Kwantun beherrschte, wenn befestigt, mit der sich ihm von Südwesten entgegenstreckenden Halbinsel der Provinz Schantung den Eingang zum Meerbusen von Petschili, des Tores für den europäischen Handel und die europäische Kultur zum Herzen Chinas.

Digitized by Google

Hierzu kam die Wichtigkeit der Häfen der Halbinsel Ljautung für den Verkehr zwischen Japan, Korea und der Mandschurei.

Die Küstenentwicklung dieser Halbinsel ist nicht bedeutend. Geräumige und geschützte Buchten finden sich eigentlich nur im südlichen Teile. Es sind dies an der Südküste die Buchten von Port Arthur, Talienwan und Kerr, sowie die Blackney-Bai (auch Deep-Bai genannt); an der Südwestküste die im letzten Kriege oft genannten Einbuchtungen der Luisen- und der Tauben-Bai (auch Pigelon-Bai, Gollubina Buchta, chinesisch Kiuwan); an der Nordwestküste neben einer Reihe für die Schiffahrt und den Handel unwichtigeren Einschnitten in das Festland die Society-Bai (russisch Buchta Towaritschestwa). Diese wird durch ein felsiges Vorgebirge in zwei tiefer in das Land eindringende Meeresarme geteilt: die Bucht von Kintschou und die von Port Adams.

Die Kintschou-Bucht ist von besonderer strategischer Bedeutung, da sie mit der einen Teil der Bucht von Talienwan bildenden Hand-Bai die oft genannte 4 km breite Landenge von Kintschou einschließt.

Für die Anlage von auch nach der Landseite zu schützenden Kriegshäfen wählten die Chinesen von diesen Buchten die von Port Arthur und von Talienwan.

Das Innere der Halbinsel Kwantun bildet ein nicht bedeutendes Bergland. Eine bestimmte Richtung für die es durchziehenden Höhenzüge ist schwer anzugeben. Die russischen geographischen Schilderungen heben oft hervor, daß, besonders im Südwesten der Linie Hsi-schan und Hou-yan-schan das hier auch niedrigere Bergland ganz unregelmäßige Formen zeige.

Die südwestlichen Ausläufer desselben bilden den Bezirk und die Umgebungen der Befestigungen von Port Arthur.

Als isolierter, mächtiger Gebirgsstock, gewissermaßen ein letztes Reduit für die Verteidiger von Port Arthur, erhebt sich als höchster Teil der ganzen Halbinsel an der südwestlichsten Spitze derselben das Massiv des Ljaoteschan.

Die Gegend um Port Arthur besteht aus Kalkfelsen, die meist eine dünne, mit kurzem Gras bewachsene Humusschicht bedeckt. Oft fallen diese Felsen steil ab. Der Wald ist in der Chinesenzeit verschwunden, die seitens der russischen Verwaltung veranlaßten Anpflanzungen waren noch nicht herangewachsen.

Sehr groß ist der Mangel an Wasser. Sogar die Flüsse und Bäche sind zeitweise trocken. Eine Eigentümlichkeit des Geländes,

Digitized by Google

namentlich in der Nähe von Port Arthur, sind die vielen tiefen Risse im Erdboden, die „Dongas“. Sie sind wohl im Laufe der Jahrhunderte durch heftige Regengüsse entstanden. Sie haben meist senkrechte Seitenwände und können bis zu 50 Fuß tief sein. Diese Dongas bildeten an vielen Stellen gewissermaßen Laufgräben für das Vorrücken des Angreifers.

Außerhalb der Wege ist die Gangbarkeit sehr gering. Zuverlässige Wege waren aber eigentlich außer den Schienenwegen nur drei vorhanden, von denen bei der Belagerung wesentlich nur die alte in der Nähe der Eisenbahn im Norden führende Mandarinenstraße und die von den Russen an der Südküste angelegte Verbindung zwischen Dalnij und Port Arthur sich in einem für alle Waffen brauchbarem Zustande befunden haben sollen. Die dritte Straße, welche durch das Tal des Malanho und über nicht unbedeutende Pässe auf Port Arthur führt, scheint in nicht so gutem baulichen Zustande gewesen zu sein.

Was nun die chinesische Festung Port Arthur anlangt, wie sie die Russen vorfanden, so begünstigt die Lage der den Hafen landeinwärts und teilweise auch gegen die See umgebenden meist felsigen Erhebungen die Anlage von Befestigungen außerordentlich. Daß Port Arthur in gewissem Sinne eine „Felsenfestung“ war, diesem Umstande ist allein die lange Dauer der Belagerung zu verdanken, die — wie wir es heute wissen — bei den großenteils beim Eintreffen der Japaner unvollendeten Werken, bzw. der ungenügenden Umfassung sonst schwerlich so lange Zeit den Belagerer aufgehalten hätte. Ein Durchschlagen der Felsenwände lag außerhalb der Leistungsfähigkeit der 28 cm-Haubitzen; aber selbst noch stärkere und neuere Geschütze hätten schwerlich schnellere Arbeit gemacht. Jedenfalls ist es schwer, den Beweis für solche Behauptungen theoretisch zu erbringen, und praktische Erfahrungen fehlen in dieser Hinsicht*).

Der geniale Li-Hung-Tschang war es, der als Statthalter von Tschili und Oberkommandierender des nördlichen Geschwaders die hohe Bedeutung von Port Arthur erkannt hatte und der den vielgenannten früheren preußischen Offizier von Hannecken im Jahre 1880 mit topographischen Aufnahmen und der Beurteilung der Geländeverhältnisse dieser Örtlichkeit betraute. Nach dem Vorschlage von

*) Urteil des Majors von Bronsart nach dem Besuche des soeben eroberten Port Arthurs. „Sechs Monate beim Japanischen Feldheere“, S. 199.

Digitized by Google

Hanneckens wurden nun nach der Landseite hin 12 Werke angelegt, die eine 14 km lange Verteidigungslinie zu sichern hatten. Abgesehen von Mängeln bei der Bauausführung war der Zugang auf der großen Straße vom Innern Chinas her ungedeckt geblieben. Im Jahre 1894 hat es daher auch den Japanern keine Schwierigkeiten gemacht, diese Werke mit kaum nennenswerten Verlusten zu nehmen.

Es sei dahingestellt, welche Schuld hierbei die Minderwertigkeit der verteidigenden Garnison und den chinesischen Kommandanten trifft.

Stärker war die Befestigung zur Seeseite. Hier hatte man 13 Forts errichtet, von denen fünf auf dem östlich der Meeresstraße liegenden Festlande, acht auf der den Westhafen vom offenen Meere trennenden Landzunge lagen.

Diese Befestigungen waren 1894 mit etwa 300 Geschützen moderner Konstruktion, unter denen die schwersten Kaliber, bewaffnet, die zum Teil in Panzer- und Drehtürmen untergebracht waren. Alle Forts waren durch gedeckte Verbindungswege sowie durch Telegraphenleitungen miteinander verbunden. Ein empfindlicher Mangel war der des guten Trinkwassers in der Festung. Dasselbe hatte man in einer Röhrenleitung aus einer im Norden — 6 km entfernten — Quelle hergeleitet.

Für die Hafenanlagen war seitens der Chinesen manches geschehen. So waren rings um das östliche, ganz mit Granit bekleidete und mit Quais versehene Hafenbecken Werkstätten aller Art, auch für die Ausbesserung von Kriegsschiffen, angelegt worden. In allen diesen technischen Anlagen sowie in den Verwaltungsgebäuden hatte man sogar elektrische Beleuchtung eingerichtet. Auf der den Westhafen vom Meere trennenden Halbinsel wurde eine Torpedofabrik mit einem Trockendock für Torpedoboote erbaut, in dem außer einem Magazin von Minensperren und Schießwolle eine Schule zur Ausbildung von Werkmeistern für Anfertigung von Seeminen untergebracht wurde.

Nach der Einnahme Port Arthurs im Jahre 1895*) zerstörten die siegreichen Japaner viele dieser Einrichtungen, nahmen auch zahlreiche Maschinen etc. bei Rückgabe des Hafens mit sich. Es ist nicht bekannt, was die Russen 1898 noch vorfanden.

---

*) Bekanntlich richtete sich der Angriff der Japaner gegen die Landfront, während die Flotte anscheinend nur gegen eine Diversion der Chinesen

Digitized by Google

Das Pachtgebiet und seine Verwaltung unter russischer Herrschaft.

Die erste Sorge der Russen in dem ihnen pachtweise abgetretenen Gebiet war die genaue Absteckung der Grenzen, um Mißverständnisse und infolgedessen Mißhelligkeiten mit der chinesischen Bevölkerung zu vermeiden. Die genaue Feststellung der Grenzen sowie die Regelung der Verwaltung des Pachtgebiets sollte nach Artikel II des zwischen Rußland und China abgeschlossenen Vertrages Gegenstand von in St. Petersburg zu führenden Verhandlungen sein. Um aber sonst unvermeidliche Schwierigkeiten möglichst zu beseitigen teilte Admiral Dubassow der Bevölkerung von Ljautung in einer an sie gerichteten Proklamation mit, daß er zum Oberbefehlshaber des Geschwaders im Stillen Ozean und der Truppen auf der Halbinsel ernannt sei, daß die Grenze des Rußland überlassenen Gebietes im Norden durch eine Linie bezeichnet wäre, die von dem innersten Ende der Bucht vor Port Adams im Westen bis etwa Pit-se-wo im Osten am Koreanischen

---

von der See her schützte. Der General Oyama erschien am 12. November 1894 mit etwa drei Brigaden vor der Festung. An Belagerungsartillerie waren ihm die im Laufe des ersten Teils des November bei Talienwan gelandeten 2 Batterien 9 cm-Mörser, 1 Batterie 9 cm-Kanonen, 1 Batterie 12 cm-Kanonen und 2 Batterien 15 cm-Mörser zugeteilt worden, die nach Überwindung der großen Schwierigkeiten infolge der schlechten Wegeverhältnisse und zum Teil bis zum 21. November in Stellung gebracht werden konnten. Im ganzen war es nur möglich, am 21. November das Feuer mit sechs 9 cm-Kanonen, zehn 9 cm-Mörsern und sechs 15 cm-Mörsern zu eröffnen, von denen aber nur von den letzteren eine Wirkung erwartet werden konnte. Die japanische Belagerungsartillerie scheint aber damals noch nicht auf der Höhe der Zeit wie nach zehn Jahren gestanden zu haben, oder man hatte unrichtige Anordnungen getroffen.

Nach wenigen Schüssen sollen einige dieser Mörser kampfunfähig geworden sein, so daß der General Oyama auf eine Vorbereitung durch das Artilleriefeuer verzichtete und den Angriff durch die Infanterie durchzuführen beschloß.

Dieser gelang weniger wohl infolge der Anordnungen des japanischen Generals und der Tätigkeit seiner Truppen wie durch die Kopflosigkeit des chinesischen Kommandanten und die Energielosigkeit der Mehrzahl seiner zusammengerafften Truppen in kurzer Zeit.

Um 8 Uhr vormittags waren bereits die Feldwerke des linken Flügels im Besitze der Japaner. Am 22. November früh hatte man die Küstenwerke besetzt. Port Arthur befand sich somit ganz in den Händen der Japaner.

Digitized by Google

Meerbusen geführt wäre . . . Die chinesischen Truppen würden dies Gebiet verlassen, für den Schutz der chinesischen Bewohner und der sich zurzeit auf der Halbinsel aufhaltenden auswärtigen Handelstreibenden etc. hafte er, der Admiral.

Rußland wünsche nicht nur ein starkes, unabhängiges China, sondern er verbürge auch die Sicherheit und den Wohlstand seiner Untertanen. Daher sollten alle gutgesinnten Chinesen ungestörte Ruhe und Wohlfahrt genießen, die Verbrecher aber nach den Gesetzen bestraft werden. Auch würden in dem besetzten Gebiete einstweilen unter der Aufsicht des Gouverneurs einige chinesische Beamte in Tätigkeit bleiben.

Von den im Pachtvertrage enthaltenen weiteren Bestimmungen seien u. a. erwähnt: Im Norden des Gebietes soll eine neutrale Zone gebildet werden, in der China die Regierungsgewalt ausüben, aber keine Truppen halten darf. Port Arthur wird ein — nur russischen und chinesischen Kriegsschiffen zugänglicher Kriegshafen. Talienwan soll aber in einem abgegrenzten Teile seines Hafens Handelsschiffen aller Nationen geöffnet sein. Bekanntlich geschah dies in der Tat auch in Port Arthur. Endlich war festgesetzt, daß Rußland in beiden Hafenplätzen Befestigungen und Baulichkeiten aller Art aufführen lassen könne.

Gegen Ende des Jahres 1899 wurde die Verwaltung des Kwantun-Gebietes durch eine besondere kaiserliche Verordnung geregelt. Nach derselben stand an der Spitze der Verwaltung ein „Glawnüj Natschalnik", der den Oberbefehl über die Land- und Seestreitkräfte hatte. Als Chef der Zivilverwaltung hat er die Rechte des Statthalters im Kaukasus. Für Polizei-, Finanzverwaltung und die diplomatischen Verhandlungen wurden ihm besondere Kommissare zur Seite gestellt. Das gesamte Gebiet mit Ausnahme der einstweilen unter chinesischer Verwaltung gebliebenen Enklave Kintschou, das später zu so besonderer Berühmtheit durch das der Einschließung von Port Arthur vorangehende Gefecht gelangte, wurde in fünf Bezirke eingeteilt. Ebenso wurde ein Bezirks- und ein Friedensgericht eingerichtet.

Das Pachtgebiet war bis zur Errichtung der „Statthalterschaft" im Herbst 1903 ganz unabhängig vom Amur-Gebiet. Sein Chef wurde nur mit Bezug auf die Polizeiverwaltung und die Verwaltung der Landtruppen dem Kriegsminister unterstellt.

Wenn man so den Gebietschef mit im Gegensatze zu dem Zuge zur Zentralisation, der sonst die russische Verwaltungsmaschine

Digitized by Google

kennzeichnete, großartigen Vollmachten ausstattete, so legte man ihm andererseits mit Rücksicht auf die eigenartige politische Lage in Ostasien die Verpflichtung auf, in den Grenz- und ähnlichen Angelegenheiten von mehr oder weniger diplomatischem Charakter nach den vom Auswärtigen Amt erhaltenen Weisungen zu handeln, bzw. solche zu erbitten. Aus diesem Grunde wurde ihm auch empfohlen, sich stets in Verbindung mit den russischen Gesandtschaften und Konsulaten in China, Japan und Korea zu halten.

Unbedingt war die Einführung der russischen Verwaltung trotz der bekannten ihr anhaftenden Schwächen für die Bevölkerung ein Fortschritt, wenn man bedenkt, daß bis dahin die „niedere Volksklasse“ und die „Fahnenbevölkerung“, d. h. die Mandschu des Kriegerstandes, unter verschiedener Verwaltung in den Verwaltungsbezirken (She) standen. Die letztere war bekanntlich nur von ihren militärischen Führern abhängig. Übrigens machte sich die Einwirkung der chinesischen Verwaltung auf Kwantun wesentlich nur bei Eintreibung der Steuern und Abgaben fühlbar. Eine Einheitlichkeit fehlte aber auch hier. So trieb ein hoher Beamter aus Mukden die Abgaben aus der Salzgewinnung, ein Taotai aus Njutschwang, die Einnahmen aus den Zöllen ein.

Was die militärischen Befehlsverhältnisse und die Truppenverteilung im Kwantun-Gebiet anlangt, so stand an der Spitze der Truppen desselben ein „Befehlshaber der Truppen des Kwantun-Gebietes“.

Die Festungskommandantur Port Arthur war erst Anfang des Jahres 1903 gebildet worden. Der „Gehilfe (Pomoschtschnik) des Befehlshabers“ war zugleich Kommandant der Festung. Außerdem bestand in Port Arthur eine Hafenkommandantur.

Im April 1904 bildete man „den Befestigten Rayon Port Arthur-Kintschou“, an dessen Spitze der kommandierende General des III. Sibirischen Armeekorps, Generalleutnant Stößel, gestellt wurde, der sich bekanntlich im Jahre 1900 als Kommandeur der 3. Ostsibirischen Schützenbrigade bei den Ereignissen in der Provinz Tschili den Georgsorden erworben hatte. Ihm war der Kommandant der Festung, Generalleutnant Smirnow, ein im Befestigungsdienst erfahrener Offizier, unterstellt.

Soweit es überhaupt möglich war, hat man die Stärke der Truppen des „Befestigten Rayons“ zur Zeit der Belagerung auf 778 Offiziere, 38 244 Mann mit etwa 5000 Pferden berechnet. In dieser Zahl sind aber die Eisenbahntruppen, die Truppen der Grenz-

Digitized by Google

wache, das Sanitätspersonal und die aus der waffenfähigen, russischen Zivilbevölkerung gebildeten Druschinen nicht enthalten.

Hierzu trat noch die Verstärkung durch Mannschaften der Marine; diese soll in der letzten Zeit gegen 8000 Köpfe betragen haben*).

Sie war um so wichtiger, als es sehr an Festungsartillerie und deren Offizieren mangelte. An Kavallerie war nur eine Ssotnie vorhanden.

Eine Ballontruppe scheint nicht vorhanden gewesen zu sein, auch wurde eine Beleuchtungstruppe erst nach beendeter Einschließung aufgestellt, wobei die Marine Gerät in großer Zahl lieferte.

Die Entwicklung und die Schicksale Port Arthurs seit dem Jahre 1898.

Der Hafen.

Den Hafen von Port Arthur bildete ursprünglich der durch eine sich von Ost nach West erstreckende, bis zu 2 km. breite Nehrung vom Meere abgetrennte innere Teil der Bucht, der im Nordosten in einer schmalen, sandigen Landzunge endet, der die Chinesen wegen ihrer eigenartigen Form den Namen „Tigerschwanz“ (Ljao-hu-wei) gegeben hatten.

Zur Zeit der Besitzergreifung durch die Russen war diese innere Bucht so seicht, daß ein großer Teil während der Ebbe trocken lag und daher nur von den Kanonenbooten benutzt werden konnte.

---

*) Der preußische große Generalstab gibt die Gliederung der Truppen des Rayons nach Waffengattungen, wie folgt, an: Stäbe: 105 Offiziere, 522 Mann, 524 Pferde; Infanterie: 470 Offiziere, 28 265 Mann, 2031 Pferde; Kavallerie: 6 Offiziere, 165 Mann, 176 Pferde; Feldartillerie: 54 Offiziere, 2298 Mann, 1663 Pferde; Festungsartillerie: 75 Offiziere, 3960 Mann, 552 Pferde; Technische Truppen: 16 Offiziere, 434 Mann, 11 Pferde; Ersatztruppen: 52 Offiziere, 2600 Mann, 46 Pferde. Im Kriegshafen lagen beim Beginn des Krieges: 32 Kriegsschiffe, von denen 7 Schlachtschiffe, 5 Kreuzer I. Klasse, 2 Kreuzer II. Klasse, 4 Kanonenboote, 2 Minenkreuzer, 9 Torpedojäger, 3 Transportschiffe.

Digitized by Google

Seit dem Jahre 1886 hatte man allerdings begonnen, den Hafen zu verbessern. Man vertiefte an der Ostküste der Bucht einen dort befindlichen Strandsee und schuf aus ihm ein fünfeckiges Hafenbassin, das 525 m lang und 310 m breit war und in dem eine Tiefe erreicht wurde, die das Ankern von Panzerschiffen gestattete. Diesem Becken gab man die Bezeichnung „Osthafen", während der alte, natürliche Hafen die Bezeichnung „Westhafen" erhielt. Der 70—80 m breite und 170 m lange Zugang zum Westhafen liegt an dessen nordwestlichem Ende. Der Innenhafen von Port Arthur ist mit der Außenreede durch einen 300—400 m breiten und 900 m langen Einfahrtskanal verbunden. Wenn die Chinesen auch angefangen hatten, ihn durch Ausbaggerung zu vertiefen, so war doch bei der Besitzergreifung durch die Russen dieser Kanal nur zur Zeit des Hochwassers, und auch dann nur mit Schwierigkeiten von großen Panzerkreuzern zu passieren. Wie ungenügend diese Einfahrt war, und welches Hindernis sie für den Verkehr einer Flotte bildete, geht aus dem Berichte eines österreichisch-ungarischen Seeoffiziers hervor, der Port Arthur nach 1900 besuchte und der erklärte, daß auch bei Hochwasser das Manöver eines großen Schiffes beim Ein- und Auslaufen so verwickelt sei, daß es zuweilen einen halben Tag in Anspruch nehme und es nicht selten vorkäme, daß ein manöverierendes Schiff in der Hafeneinfahrt auf Grund geräte und so die Passage auf längere Zeit versperrt würde. Wie diese Schwäche des Hafens während des letzten Krieges sich in verhängnisvoller Weise für die Tätigkeit der russischen Flotte geltend machte, lebt noch in aller Erinnerung.

Der ursprüngliche Entwurf zum Neubau des Hafens nahm, vollständig den Aufgaben Port Arthurs entsprechend, die Beseitigung dieser Mängel in Aussicht. Hätte man ihn durchgeführt, so würde die russische Flotte eine sichere Basis für ihre Operationen gewonnen haben und am Beginn des Jahres 1904 zum mindesten nicht den Unfällen ausgesetzt gewesen sein, die wesentlich auf die ungünstigen Verhältnisse des Wasserbeckens der beiden Hafenseiten, namentlich aber auf die zu enge und zu wenig tiefe Verbindung zwischen dem inneren Hafen und der Außenreede zurückzuführen sind.

Man hatte seitens der zur Beratung der Erweiterung des Hafens bestimmten Kommission vorgeschlagen:

1. Die Vertiefung des Westhafens.
2. Die Befestigung des Nordufers mit betonierten Umfassungen.

Digitized by Google

3. Die Regulierung der vorhandenen nördlichen Einfahrt in die inneren Hafenbecken.

4. Herstellung einer zweiten, südlichen Einfahrt durch Durchstechung der Landzunge auf der Tiger-Halbinsel.

5. Die Anlage von kleinen Vorhäfen (аванпорты) auf der Außenreede an beiden Einfahrten*).

6. Verlängerung des schon vorhandenen Trockendocks und Erbauung zweier neuer Trockendocks.

7. Umbau und Erweiterung der Hafenwerkstätten.

8. Errichtung eines besonderen Gürtels mit Anlagen aller Art für das Seeminenwesen.

9. Magazinanlagen aller Art.

10. Umwandlung des unweit des Ostbeckens des Hafens liegenden Süßwassersees (Прѣсноводное озеро) in ein geschlossenes Becken.

11. Versorgung des Hafens mit den verschiedensten schwimmenden Hilfsmitteln.

12. Erbauung von Kasernen für die Flottenequipagen und von Verwaltungsgebäuden.

13. Erbauung eines Marinelazarettes.

Für die obenerwähnten Arbeiten war eine Summe von 32 424 000 Rubeln**) berechnet. Es wurden jedoch für die Hafenarbeiten tatsächlich nur ausgegeben:

Im Jahre	1898	694 190	Rubel
„ „	1899	200 655	„
„ „	1900	2 000 000	„
„ „	1901	1 500 000	„
„ „	1902	3 200 000	„
„ „	1903	4 105 000	„

So verwandte man bis zu dem Augenblicke, da die japanischen Geschütze die Schläfer von Port Arthur in jener verhängnisvollen

---

*) Als Quellen für die folgende Schilderung dienten vorzugsweise:
Портъ-Артуръ и его интересы до учрежденія намѣстничества.
Нѣчто о Портъ-Артуръ и вообще объ организаціи крѣпостной обороны.
Diese Aufsätze sind auch deutsch bearbeitet in Berlin 1905 bei Schroeder als Nr. 16 der Sammlung militärwissenschaftlicher Einzelschriften erschienen unter dem Titel:
„Port Arthur als Festung und Kriegshafen nach Aufsätzen des Wajenüj Ssbtornik von Thilo von Trotha."

**) 1 Rubel = etwa 2.16 Mk.

Digitized by Google

Winternacht des Jahres 1904 aus dem Traume falscher Sicherheit weckten, nur 11 699 845 Rubel für den Ausbau des Hafens; d. h. nur ein Drittel der als unbedingt notwendig erachteten Summe.

Und auch diese Zuwendungen geschahen durchweg infolge von Entscheidungen von Kommissionsberatungen, an denen nicht nur Fachleute, sondern Vertreter der verschiedensten Ministerien teilnahmen und Gesichtspunkte entschieden, die ganz außerhalb des Interesses der Landesverteidigung lagen.

Timtschenko-Ruban in dem schon erwähnten Aufsatze „Нѣчто о Портъ-Артурѣ“ (Etwas über Port Arthur) sagt mit Bezug hierauf:

„Ich besitze zwar keine urkundlichen Unterlagen für die Untersuchung der Gründe für eine so klägliche Sparsamkeit bei der Sorge für so dringende Forderungen der Kriegsflotte und der kriegerischen Machtstellung Rußlands zur See im Fernen Osten. Dennoch glaube ich es aussprechen zu dürfen, daß hier wie in der Frage der Befestigungen bei allen Entscheidungen das schwere Bleigewicht der Einmischung solcher Persönlichkeiten seinen hemmenden und so verhängnisvollen Einfluß äußerte, die mehr oder weniger ohne jede fachmännische Kenntnis urteilten . . . .

Ich weiß es, daß in der Periode der vorläufigen Beratungen über eine Reihe von Fragen der Bedürfnisse der Marine in Port Arthur, in den Sitzungen der Vertreter der „interessierten Ressorts“, d. h. in Versammlungen, deren Kompetenz eigentlich nur die Frage entscheiden konnte, ob die Finanzen des Staates die verlangten Ausgaben leisten könnten, und höchstens im Falle der Verneinung dieser Frage, sich darauf erstrecken konnte, ob man in der Verteilung der finanziellen Leistungen auf die einzelnen Perioden des Hafenbaues Veränderungen eintreten lassen könnte, sehr energische Debatten über rein militärische und seemännische Fragen geführt wurden. Man ging hierbei so weit, daß man solche Veränderungen in dem Erbauungsplan des Kriegshafens forderte, die für jeden nur einigermaßen mit Fragen des Seekriegswesens Vertrauten geradezu in hohem Grade fehlerhaft waren.

Aber damit nicht genug, versuchte man in einigen Fällen die Frage über die Befriedigung der militärischen Forderungen von dem geraden Wege der Sorge für die militärischen Interessen abzulenken und sie so bei Gelegenheit auch der Politik der wirtschaftlichen Organe der Regierung dienstbar zu machen.“ Treffend fügt Timtschenko-Ruban hinzu: „Man wollte zwei Hasen jagen, da, wo es schon schwierig war, einen zu fangen.“ —

Digitized by Google

Wie man den Entwurf für den Ausbau des Kriegshafens verballhornisierte, dafür führt unser Gewährsmann mehrere Beispiele an.

Diese Kommissionen der „Interessierten“ aber „Unorientierten“ protestierten z. B. in der energischsten Weise gegen den Vorschlag, einen Vorhafen am Eingange zu dem inneren Hafen zu schaffen, d. h. eine Anlage, die möglicherweise das verhängnisvolle Ereignis vom 9. Februar 1904 verhindert hätte.

Von ihrer Seite wurde auch z. B. Widerspruch erhoben gegen die Veränderung der großen Trockendocks, um es bei jedem Wasserstande zu ermöglichen, große Schiffe aufzunehmen, mit der Begründung, daß, wenn es sich darum handele, ein im Gefecht beschädigtes Kriegsschiff in das Dock zu schaffen, eine kleine Verspätung hierbei ohne besondere Bedeutung sei.

So verweigerte man auch für Port Arthur ein zweites großes (südliches) Trockendock mit der Bemerkung, daß ja in Dalnij ein für große Kriegsschiffe geeignetes Trockendock gebaut würde.

Daß, wie man wohl zur Entschuldigung aller Unterlassungssünden in Port Arthur eingewendet hat, die Zeit keineswegs gemangelt hat, um im Laufe von sechs Jahren den Hafen von Port Arthur zweckentsprechend auszubauen, geht schon daraus hervor, daß Arbeitskräfte nie mangelten und Material herbeizuschaffen war; daß aber die Engherzigkeit in der Bewilligung von Geldmitteln hieran hinderte. Es ist bekannt, daß z. B. im Beginn des Jahres 1900 mehrere amerikanische und englische Firmen sich erboten, alle Vertiefungsarbeiten im Hafen und alle für den Bau der projektierten Molen erforderlichen Ausführungen bis zum Jahre 1903 mit verhältnismäßig geringen Kosten zu übernehmen.

Es wären schon hierdurch die größten Mängel des Hafens vor Ausbruch des Krieges mit Japan beseitigt gewesen. Die Ablehnung dieser Anerbieten erfolgte, anscheinend hauptsächlich deshalb, weil man sich der Überzeugung nicht verschließen konnte, daß die für diese Arbeiten erforderlichen Mittel in dem Zeitraum von drei Jahren vom Finanzminister nicht zur Verfügung gestellt werden würden.

Wir haben in jener Zeit mit Aufmerksamkeit die Nachrichten, welche von dem Hafenbau Port Arthurs in die Öffentlichkeit drangen, verfolgt.

Es fiel uns damals besonders auf, daß, während für Kasernen, eine Kirche und andere Gebäude sehr bedeutende Mittel angewiesen wurden, von den Hafenbauten im eigentlichen Sinne nicht

Digitized by Google

allzu viel zu melden war. Man ließ zwar aus Holland Baggermaschinen und Schalanden (Prähme) kommen, die in der Stunde 410 cbm Boden ausschöpfen sollten.

Daß das Gefühl, Japan oder England könnte die Zeit zum Ausbau des Hafens nicht lassen, daß dies richtige Gefühl schon damals manchen Kreisen nicht fremd, beweist die vor uns liegende Meldung des „Kronstadtskij Westnik" vom Juni 1902, nach der die russische Regierung in den Vertrag mit dem Hause Smulders in Rotterdam die Bedingung aufnehmen ließ, „daß die Firma im Falle politischer Verwicklungen den Bagger hinderten, in See zu gehen, ihn kostenfrei bis zur Beendigung dieser Schwierigkeiten aufzubewahren hätte."

Bei dieser Gelegenheit wurde gesagt, daß diese Bagger die Bestimmung hätten, im westlichen Hafenbecken einen Ankerplatz für die großen Panzer zu schaffen und einen Kanal durch die Tiger-Halbinsel zu schaffen, um so dies Becken und die „neue Stadt" (Nowüj Gorod) auf kürzestem Wege mit dem offenen Meere in Verbindung zu bringen.

Daß es bei dem Wollen blieb, haben die Ereignisse bei der Belagerung und in dem Kampfe der Flotte bewiesen.

Man hätte lieber kein Kasino und kein „russisch-chinesisches Museum" in der Stadt erbauen sollen, das den Chinesen die Kenntnis der russischen Kultur und den Russen die der Chinesen vermitteln sollte, aber ohne Wert für die notwendigste Forderung, den Schutz der russischen Herrschaft am gelben Meere, war.

Während man regierungsseitig günstig über das Fortschreiten der Hafenbauten zu berichten wußte, drangen von seiten der am Seehandel interessierten Kreise von Zeit zu Zeit Nachrichten in die Presse, die nichts weniger als optimistisch klangen.

So berichtete man im November 1901, die Hafenverhältnisse ließen viel zu wünschen übrig. Der Handelshafen wäre zwar tief, aber räumlich so beengt, daß die Schiffe oft lange auf der stürmischen Reede warten müßten, bis der Ankerplatz zum Löschen der Ladung frei würde. Wenn nun auch der flache Teil der Bucht, welcher den Handelshafen bildete, zur Zeit ausgebaggert würde, so geschähen diese Arbeiten doch in einem so langsamen Tempo und anscheinend mit so ungenügenden Mitteln, daß noch Jahre vergehen dürften, ehe Abhilfe geschehen würde.

Hätte man den Entwurf auch nur in seinen wichtigsten Punkten ausgeführt, so hätte das Geschwader einen geräumigen, sicheren Ankerplatz gehabt.

Digitized by Google

Das westliche Hafenbecken, bis auf 10 m vertieft und gegen die Winde geschützt, konnte dann eine große Flotte aufnehmen, namentlich, wenn man ihm auch die nötigen Hafeneinrichtungen gegeben hätte. Auch gegen eine Beschießung von der See aus wäre es geschützt gewesen, sogar gegen die Einsicht von der Landseite aus hätte sich Schutz schaffen lassen.

Welche Vorzüge große Trockendocks und genügende Werkstätten für die Herstelluug der im Kriege 1904 beschädigten Schiffe gehabt hätten, bedarf keiner Erwähnung.

Man weiß heute, mit welchen unsäglichen Schwierigkeiten und welchem Zeitverlust man diese Reparaturen auszuführen versucht hat.

Ein nicht geringerer Nachteil der Nichtausführung der vorgeschlagenen Verbesserungen, ja man darf sagen der größte, war die Verhinderung jedes schnellen offensiven Auftretens der im inneren Hafen liegenden Flotte.

Wer die Ereignisse von Port Arthur kennt und weiß, wie die beobachtende japanische Flotte bei dem Ausbruche des Geschwaders stets die Zeit hatte, sich rechtzeitig zu versammeln, wie also gewissermaßen die Entwicklung der russischen Seestreitkräfte unter den Augen des Feindes vor sich gehen mußte, wie etwa die einer Armee, die einen meilenlangen Eingang vor den Augen des abwartenden Gegners zu passieren hat, der kann die Bedeutung dieses Versäumnisses im Ausbau des Hafens ermessen.

Wäre es auch in der Tat übertrieben, daß bei der Verwirklichung des Projektes für die Verbesserung der Ausfahrten aus dem Hafen von Port Arthur das Geschwader nur den zwanzigsten oder sogar dreißigsten Teil der Zeit zum Auslaufen gebraucht hätte, da weder Flut und Ebbe, noch alle die anderen Rücksichten auch die Schwierigkeiten des „Wasser-Engpasses“ sich hindernd in den Weg gestellt hätten, so würde dennoch die Lage eines russischen Admirals, der sich zur Offensive gegen das feindliche Zernierungs-Geschwader entschlossen hätte, ungleich günstiger gewesen sein.

Es ist bekannt, mit Aufbietung wie großer Anstrengung man in improvisierten Docks mit improvisierten Arbeitsmaterialien und sogar aus Kronstadt und Petersburg herangeschafften Technikern und Handwerkern die mühsam in den inneren Hafen geschleppten Kriegsschiffe auszubessern suchte.

Aber, wenn man in der Verbesserung der Landbefestigungen verhältnismäßig viel leisten konnte, die Hafeneinrichtungen, nament-

Digitized by Google

lich die Tiefe und den Raum der Wasserbecken und die den Innenhafen mit der Reede verbindenden Fahrstraße den Anforderungen des Kriegshafens gemäß umzugestalten, war unmöglich.

Die Mängel des Kriegshafens lasteten wie ein Bleigewicht auf den Operationen der Flotte.

Zu der mangelhaften Vorbereitung der Führer und der Bemannung derselben für den Krieg gesellte sich in geradezu lähmender Weise die Vernachlässigung des Hafens und seiner Anstalten hinzu.

An ihr scheiterte die versuchte Offensive zur See in trauriger Weise; sie trug wesentlich die Schuld, daß der Hafen zum Grabe der Überreste der Flotte des Stillen Ozeans wurde, die vergeblich in ihm Schutz gesucht hatten und vergeblich versuchten, sich aus ihm zu entfernen.

Die Stadt.

Die Entwicklung der Stadt Port Arthur schritt nach manchen Richtungen hin verhältnismäßig schnell vor.

Während man, wie wir sahen, den Ausbau des Kriegshafens vernachlässigte, und, wie wir sehen werden, bei dem Ausbau der Festung in unerhörter Weise Einschränkungen eintreten ließ, verwandte man für die Ausgestaltung der Stadt verhältnismäßig große Mittel.

Aber auch hier wie bei dem Ausbau des Hafens stoßen wir auf den verhängnisvollen Widerspruch, daß man Port Arthur in seiner Entwicklung zugunsten der Lieblingsschöpfung des Finanzministers Witte, Dalnij, zu hemmen suchte. Dieser erklärte noch kurze Zeit vor dem Kriege, nach einer niemals wiederrufenen Notiz im „Wostotschnüj Westnik“, daß Port Arthur, seitdem Dalnij zum Ausgangspunkt der Ostchinesischen Eisenbahn gemacht sei, niemals aus den Rahmen einer Seefestung mit einem Kriegshafen heraustreten sollte.

Mit der Bestimmung Dalnijs zum Ausgangspunkt der Ostchinesischen Eisenbahn war aber zugleich eine andere, in den Handel Port Arthurs tief einschneidende Maßregel der Regierung verbunden: Die Errichtung eines Zollamts dortselbst, wodurch die in Port Arthur ansässigen Handelshäuser gezwungen wurden, alle ihre Waren vor der Versendung nach der Mandschurei oder in das andere asiatische Ausland nach Dalnij zu befördern, um dort die

Digitized by Google

Zollabfertigung vornehmen zu lassen. Entweder mußten sie also dort Warenlager errichten oder ganz dorthin übersiedeln. In beiden Fällen litt aber der Handel und Verkehr in Port Arthur. Anscheinend hatte man sogar ohne jede vorbereitende Ankündigung das Zollamt in Dalnij eröffnet, in welcher Stadt zur Zeit des Inkrafttretens dieser Maßregel noch nicht einmal die Grundstücke abgetrennt waren, welche den von Port Arthur Übersiedelnden anzuweisen gewesen wären.

Die von den Russen ausgebaute Stadt Port Arthur zerfällt in zwei typisch voneinander verschiedene Teile: Die alte und die neue Stadt (Starüj i nowüj Gorod).

Die alte Stadt ist das von den Chinesen übernommene Port Arthur. Sie ist in Form eines unregelmäßigen Dreiecks erbaut, dessen Seiten von den nördlichen Quais des Osthafens und dem Flüßchen Lun-ho, das in diesen Hafen fließt, gebildet werden. Dieser Stadtteil ist unregelmäßig erbaut, und besteht großenteils aus schmutzigen, von elenden chinesischen Fansen umgebenen Straßen. Außer den Fansen fanden sich bei der Übernahme der Stadt noch einige an der Grenze des städtischen Weichbildes liegende chinesische Kasernen, die sogenannten Impans, vor, die in sehr primitiver Weise zur Verteidigung eingerichtet waren. Sie waren auch wohl Wohnsitze hoher chinesischer Würdenträger, wie z. B. der oft genannten Generäle Sun und Ma. Von den Russen wurden sie in der ersten Zeit nach der Besitzergreifung zur Unterbringung der Truppen benutzt, später meist als Magazine und zu ähnlichen Zwecken. In der alten Stadt lag ein geräumiges Kaufmannsviertel, der Basar, in dem den Tag über sich in der in China üblichen Weise große Menschenmengen drängten.

Nicht weit von dem Basar befand sich ein Theater, dessen Besitzer ein früherer hoher chinesischer Beamter, Tifontaj, war, der sich aber nicht scheute, auch Freudenhäuser zu gründen. Der Chinese liebt bekanntlich das Theater ebensosehr wie das Spiel. Die Realistik der Schaustellungen soll aber von einer solchen Art gewesen sein, daß sie sogar der sonst nach dieser Richtung hin nicht zu peinlichen russischen Polizei zu anstößig erschien.

Um diese Altstadt gründlich zu sanieren, hatte man die Absicht, sie in ihren ungesundesten Teilen niederzureißen und neu aufzubauen, die Straßen gründlich zu säubern und zu pflastern, sowie die Wasserleitung hineinzuführen. Wahrscheinlich wird der Krieg der vollen Ausführung dieser Pläne ein frühzeitiges Ende bereitet haben.

Digitized by Google

Vom Jahre 1901 begannen die Russen einen völlig neuen Stadtteil zu erbauen: die neue Stadt.

Diese liegt an dem Nordufer des Westhafens und westlich des Lunho. An dem Osthafen wurden dagegen Kasernen, Magazine, die verschiedensten Anlagen der Marine und der Hafenverwaltung, sowie Garnisonanstalten aller Art errichtet, so z. B. eine Eisfabrik am Nordfuße der Solotaja Gora, des während der Belagerung viel genannten „Goldenen Berges".

Eine empfindliche Seite des Lebens in Port Arthur war der Mangel an gutem Trinkwasser, der seinen schädlichen Einfluß auch auf den Gesundheitszustand geltend machte. Die Ingenieurverwaltung legte daher am Fuße des „Goldenen Berges" ein Filtrierwerk an, in dem man das Meerwasser reinigte und zum Trinkwasser für die russische Bevölkerung verarbeitete. Die besseren Kreise der Bewohner tranken aber fast ausschließlich kohlensaure japanische Wässer. Man beschloß daher die Herstellung einer Wasserleitung von dem etwa 4 km von der Stadt entfernten, bei einem Tempel (Kumirni) liegenden Sammelbecken aus, das 1887 von dem zum Festungsbau berufenen französischen Ingenieur Griffon erbaut war und herrliches kaltes Wasser enthielt. Im Jahre 1901 begann man mit dem Bau der Wasserleitung und mit der Anlage neuer Zisternen sowie eines Schöpfwerkes.

Über die so wichtige Wasserversorgung Port Arthurs zur Zeit der Belagerung berichtete der „Russkij Invalid" eingehend als während dieser die Nachricht von japanischer Seite aus verbreitet wurde, sie hätten sich der Wasserleitung bemächtigt. Damals schrieb dieses militärische Journal:

„Ein Telegramm aus Tokio meldete, daß die Japaner bei Port Arthur von der Wasserleitung bei Schuichiying Besitz ergriffen hätten. Man nimmt an, daß diese Besitzergreifung den General Stößel in eine sehr schwierige Lage versetzen könne. Es ist unzweifelhaft, daß, wenn diese Mitteilung ihrem Wesen nach richtig ist, in die Verteidigung Port Arthurs ein neues ungünstiges Moment tritt, das die schwierige Lage unserer heroischen Garnison noch vermehrt. Obgleich sich im Festungsrayon ein Süßwassersee und der am Fuße der Solotaja Gora mündende Fluß Lunho befindet, so eignet sich weder das See- noch das Flußwasser zum Trinkwasser: der Lunho fließt durch Felder, die mit menschlichen Exkrementen gedüngt sind, und außerdem nimmt er bei der Flut größere Mengen Meerwasser auf. Der Süßwassersee wiederum ist weiter nichts als ein

Digitized by Google

vom Regen und kleinen Zuflüssen gefülltes natürliches Bassin, dessen Wasser gleichfalls von menschlichen Exkrementen infiziert ist. Das Trinken des Wassers dieses Sees und des Flusses Lunho ruft, selbst wenn es abgekocht wird, akute Magenerkrankungen bis zur Blutruhr hervor. Diese Umstände veranlaßten die Anlage einer Wasserleitung in Port Arthur, die mit Quellwasser aus der Umgebung des Dorfes Schuischiying gespeist wird, besonders aus der nach dem dortigen Götzentempel benannten Ortschaft, wo sich vor unserer Okkupation Kwantuns eine im Jahre 1887 von einem französischen Ingenieur angelegte recht große Zisterne befand. Im Jahre 1902 wurden dort mehrere neue Zisternen angelegt und ein Pumpwerk errichtet, welches den Ausgangspunkt der Wasserleitung bildet, die ungefähr vier Werst von der Stadt entfernt ist. Befindet sich dieser Ausgangspunkt in den Händen des Feindes, so kann selbstverständlich die ganze Wasserleitung nicht mehr funktionieren. Mit der städtischen Wasserleitung sind indessen die Wasserversorgungsmittel der Truppen und Zivilbevölkerung nicht erschöpft. Unzweifelhaft befinden sich im Hafen Destillierapparate zur Herstellung von Süßwasser aus Meerwasser, die der Flotte gehören. Außerdem besteht ein großer Destillierapparat des Militärressorts, eine ganze Fabrik, deren Lage eine derartige ist, daß sie vor dem Feuer der feindlichen Flotte und ihrer Entfernung von den Forts nach auch vor dem Feuer der Belagerungsbatterien geschützt ist. Der Destillierapparat des Militärressorts ist auf 20 000 Eimer täglich berechnet, und die tatsächliche Leistungsfähigkeit wird auch hinter dieser Ziffer nicht viel zurückbleiben."

Zum Schluß machte der „Invalid" noch darauf aufmerksam, daß in der inneren Festung mehrere Wasserreservoire angelegt worden waren, die sich schnell nach den reichlichen und häufigen Niederschlägen füllen, so daß auch diese Reservoire der Wasserversorgung erhebliche Dienste leisten könnten.

In der Tat scheint auch während der Belagerung nie ein Mangel an Trinkwasser eingetreten zu sein, wozu auch die Destillierapparate der Kriegsschiffe beigetragen haben mögen.

Die Straßen und Plätze der neuen Stadt wurden gepflastert. Ihre Anordnung geschah nach einheitlichem Plane, sie hatten eine gefällige Breite und waren mit Baumpflanzungen versehen.

Am Ufer des Ostbeckens wurde der „Nikolaj-Boulevard" geschaffen, von dem aus man eine herrliche Aussicht auf das Wasser hat.

Digitized by Google

Bis 1903 waren 360 meist massive Häuser mit 450 Wohnungen und eine nicht unbedeutende Zahl von Landhäusern auf den benachbarten Höhen aufgeführt. Diese sollten durch eine Straßenbahn mit den Kasernen und anderen amtlichen Gebäuden am Ostbecken verbunden werden. Im ganzen enthielt Port Arthur 1903 3263 Häuser mit 5186 Wohnungen.

Die Einwohnerzahl der Stadt betrug damals 42 065 Personen beiderlei Geschlechts, unter denen 34 313 Männer, 4297 Frauen und 3455 Kinder. Von dieser Zahl waren 17 709 russische Untertanen, Chinesen, die zum Teil nur in der warmen Jahreszeit in der Stadt blieben, 23 494, Japaner 678, andere Asiaten 38. Den Rest bildeten Europäer der verschiedensten Nationen, darunter zahlreiche Deutsche. Unter den russischen Untertanen befanden sich 143 Juden. Die Garnison betrug 1903 etwa 16 000 Köpfe aller Chargen einschließlich der Militärbeamten etc. und der Frauen und Kinder, so daß nur etwa 1700 russische Untertanen der Zivilbevölkerung angehörten.

Von den öffentlichen Gebäuden verdienen außer den Sitzen der Militär-, Marine- und Zivilbehörden erwähnt zu werden: die russische Kirche und die noch im Bau befindliche Kathedrale, für die nicht weniger als 300 000 Rubel ausgeworfen waren, die Russisch-Chinesische Bank, das Militär- und Marinekasino, ein kaufmännischer Klub, mehrere höhere Schulen, eine Reihe von Wohltätigkeitsanstalten, ein Militär- und ein Zivilkrankenhaus, das Russisch-chinesische Museum.

Dies war bekanntlich gegründet worden, um die Chinesen und die anderen ostasiatischen Nationen des Fernen Ostens mit der russischen Kultur, der russischen Produktion etc. bekannt zu machen, sowie andererseits die Bekanntschaft der Russen mit den Verhältnissen dieser Völker zu vermitteln. Das Museum zerfiel seinem Zwecke entsprechend in zwei Teile: einen russischen und einen chinesischen. In dem letzteren sollte alles gesammelt werden, was die heutige Entwicklung Chinas veranschaulichen konnte, und zwar sowohl in ökonomischer, politischer, wie in religiöser und kultureller Beziehung.

Daß nach der Gewohnheit russischer Feldgarnisonen für die heiteren Seiten des geselligen Lebens gesorgt war, sei nur nebenbei erwähnt. Darf man den Schilderungen von Russen, die während der Belagerung in Port Arthur waren, trauen, so hätte die sehr leicht geschürzte Muse dort ebensowenig gemangelt wie der Schaumwein, mit dem man sich die schweren Stunden zu erheitern suchte.

Digitized by Google

Eine Tageszeitung, „Nowüj Kraj“, hat in interessanter Weise das Leben in der Festung wie das Ergehen der Bewohner geschildert. Es wäre zu wünschen, daß die Jahrgänge dieses nun wohl eingegangenen Blattes, deren Inhalt ein hoch interessantes, geschichtlich und kulturell wichtiges Dokument bildet, der Nachwelt erhalten blieben. Sie bieten einen Beitrag zur Geschichte der Herrschaft der Russen auf der Halbinsel Kwantun, ein Stück russisch-asiatischer Kulturgeschichte.

Der Handel und die Handelsschiffahrt gewannen an Umfang, wenn sie auch zum nicht unbedeutenden Teil nur den Bedürfnissen der russischen Militär-, Marine- und Zivilverwaltung, sowie den der Truppen, Offiziere und Beamten im Fernen Osten dienten.

Die Deutschen und die Nichtrussen überhaupt nahmen unter den vorhandenen Handelshäusern unstreitig einen sehr bevorzugten, wenn nicht den bedeutendsten Platz ein. Es seien hier nur das im „Fernen Osten“, auch in Wladiwostok, wo bei den letzten Unruhen seine Niederlagen geplündert wurden, in gewisser Art erste Handelshaus von Kunst & Albers, das von Block, Heitmann & Aurnhammer, Langelite und die den „sehr deutschen“ Namen „Bismarck & Comp.“ führende „amerikanische“ Firma genannt.

Eine große Reihe von Handels- und Schiffahrtsgesellschaften hatten Vertreter und Filialen in Port Arthur.

Wir nennen von ihnen: den Norddeutschen Lloyd, die Hamburg-Amerika-Linie, den Londoner Lloyd, die Peninsular- und Oriental-, die Occidental- und Oriental-Dampferkompagnien, die japanischen Gesellschaften Nippon-Jushen-Kaischa, die Osaka-Jushen-Kaischa, ferner die Indo-Chinesische und die Chinesische Schiffahrtsgesellschaft.

Was die russischen Gesellschaften, welche die Verbindung der ostasiatischen Besitzungen zur See vermittelten, anlangt, so sei an dieser Stelle nur bemerkt, daß, soweit uns bekannt, alle von der Regierung unterstüzt wurden.

Außer den Schiffen der „Freiwilligen Flotte“, der „Russischen Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel“, der „Verwaltung der Ostchinesischen Eisenbahn“ liefen auch die der „Russischen Gesellschaft für Ostasiatische Dampfschiffahrt“ und der „Nordischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ Port Arthur an.

In der Presse wurden während der Belagerung vielfache Schilderungen von der Zerstörung der Gebäude der Stadt infolge der Beschießung gebracht, die oft wohl nur der Phantasie über-

Digitized by Google

eifriger „extra muros“ befindlicher Reporter entsprungen sein mögen, jedenfalls sehr übertrieben sind.

Dem widerspricht die Darstellung, welche uns einer der wenigen zuverlässigen Zeugen gibt, dem es vergönnt war, unmittelbar nach der Einnahme der Festung diese und die Stadt zu besuchen: der Begleiter des Prinzen von Hohenzollern während dessen Anwesenheit bei dem japanischen Heere, Major Bronsart von Schellendorf.

Er sagt in seinem bekannten, von uns noch mehrfach zu erwähnenden Werke: „Sechs Monate beim japanischen Feldheere“ (S. 172):

„Als wir in die Stadt einfuhren, erwartete ich nach den durch ausländische Zeitungen gegangenen Berichten über die Leiden der Stadtbewohner einen schwarzen Schutthaufen zu erblicken. Davon war gar keine Rede! Die Japaner hatten die Beschießung der Stadt auf die ihnen der Lage nach bekannten militärischen Gebäude beschränkt, von denen allerdings die Kasernen, Speicher, Werftanlagen etc. zum Teil stark beschädigt waren. Die Zerstörung von Bürgerhäusern durch abirrende Geschosse und Zufallstreffer schien nur in sehr geringem Umfange erfolgt zu sein, denn wir mußten geradezu mit den Blicken danach suchen, um hier und da irgend ein Loch in einem Dache oder in einer Mauer zu finden.

Etwas zahlreicher entdeckten wir solche Spuren in der Nähe des Hafens. Im allgemeinen hatte aber die Stadt, wenn man die Länge der Belagerung in Betracht zieht, auffallend wenig gelitten.

Auf den Straßen herrschte Ruhe und Ordnung; vor den von ihren Besitzern verlassenen Häusern standen japanische Posten zum Schutze des Eigentums, doch nicht etwa, um die verschlossenen Türen vor ihren Kameraden zu bewachen; denn diese stahlen nicht!

Aber es befand sich noch viel eingeborenes und eingewandertes Gesindel in der Stadt, das zu Ausschreitungen schlimmster Art neigte.

Kein Tag war seit der Besitznahme Port Arthurs vergangen, ohne daß nicht mehrere Verbrecher unschädlich gemacht werden mußten.

Auf dem Wege zu unserem Quartier kreuzten wir zwei in einer russischen Droschke sitzende „barmherzige Schwestern“, kenntlich an der weißen Binde mit rotem Kreuze. Sie warfen uns mit liebenswürdigem Lächeln viele Kußhände zu.

Digitized by Google

Eine große Zahl zweifelhafter Damen hatte versucht, unter dem Schutze der weißen Binde mit dem roten Kreuz in der Stadt zu bleiben und den Japanern ihre Dienste anzubieten. Nachdem ihr Stand und Gewerbe festgestellt worden war, wurden sie sofort entfernt und dem französischen Konsul in Tschifu zugeschickt. Sie sollen dann später alle Küstenplätze Ostasiens unsicher gemacht haben . . ."

Daß selbst die unmittelbar am Hafen liegenden Gebäude trotz des Feuers auf die dort Zuflucht suchenden Kriegsschiffe nicht zu sehr gelitten hatten, beweist wohl der Umstand, daß dem Prinzen von Hohenzollern ein sehr stattliches, gut erhaltenes Gebäude, am Südabhange des Wachtelberges dicht am Hafen gelegen, mit prachtvoller Aussicht auf die Hafeneinfahrt und das Meer überwiesen wurde. Gerade vor den Fenstern lagen die gesunkenen russischen Kriegsschiffe.

Wie die von russischer Seite über die Entwicklung Port Arthurs früher gemachten Angaben, was den Komfort anlangt, den die höhere Gesellschaft dort bereits ins Leben rief, nicht übertrieben waren, beweist die Bemerkung Bronsarts, daß im Sommer der Aufenthalt auf dem breiten, von Säulen getragenen Balkon des Hauses einen großen Genuß gewähren müßte und daß die neuere Einrichtung desselben Wohlhabenheit bewiesen hätte. Sogar ein riesiger Flügel und ein Harmonium fehlten nicht im Konzertzimmer.

Die Chinesenstadt nennt er verwahrlost. Sie war aber am 22. Januar, wo weder die Schiffahrt wegen der noch nicht beseitigten Seeminengefahr wieder eröffnet, noch die Eisenbahn seitens der japanischen Verwaltung den Händlern zur Benutzung freigegeben war, noch reichlich mit Lebensmitteln versehen. Wenigstens lagen vor den Häusern große Mengen von Lebensmitteln aller Art zum Verkaufe aus, die in diesen Massen — nach Ansicht des deutschen Offiziers — nicht erst neuerdings in die Stadt gebracht sein konnten.

Daß das Schicksal der russischen Zivilbevölkerung und der Familien der Mitglieder der Armee und Flotte, sowie der Beamten ein sehr bedauernswertes war, bedarf keiner Erwähnung.

Wieviele waren in dem eben aufblühenden Handelsplatz durch die Belagerung um alle ihre Hoffnungen betrogen worden. Sie standen am Bahnhofe und auf den öffentlichen Plätzen herum, um, sowie es möglich war, in die viele Tausende von Kilometern ent-

Digitized by Google

fernte Heimat zurückzukehren, nachdem sie durch die Belagerung Gesundheit und Vermögen verloren hatten, um den Kampf um das tägliche Brot von neuem zu beginnen.

Bronsart bemerkt hierbei:

„Besonders traurig war aber das Los der Frauen, die dort in einem Schuppen standen, umringt von ihren Kindern, neben sich ihre Koffer mit den wenigen Habseligkeiten. Hätten sie wohl vor Jahren die lange Fahrt auf der sibirischen Bahn gewagt und hier eine neue Heimat gesucht, wenn sie geahnt hätten, daß sie nach den langen Leiden einer Belagerung jetzt schutzlos inmitten feindlicher Soldaten stehen sollten?

Zur Ehre der Japaner muß ich es aussprechen, daß sie alles getan haben, was unter den Kriegsverhältnissen für diese armen Geschöpfe nur irgend geschehen konnte, um ihr Los erträglich zu machen.

In besonderen Wagen wurden diese nach Dalnij und von dort, je nach ihren Wünschen, auf eigens für Frauen bestimmten Schiffen bis zu ihrem nächsten Konsulate befördert."

War dies das bedauernswerte Schicksal der weiblichen Bewohner Port Arthurs nach der Übergabe — das der männlichen war selbstverständlich in seiner Art kaum weniger traurig — so sei hier daran erinnert, welche seelischen Leiden und körperlichen Entbehrungen auch der Teil der Bevölkerung zu erdulden hatte, der bei dem plötzlichen Angriff der Japaner im Februar 1904 gezwungen war, oft unter Zurücklassung teuerer Familienmitglieder, übereilt die Festung zu verlassen, um unter der Unruhe und Überlastung des Verkehrs die vielen Tausende von Kilometern zur europäischen Heimat, noch dazu bei einer Kälte von — 30 Grad zurücklegen zu müssen.

Vollauf bestätigt dagegen fand Bronsart, was über die Leiden der Kranken und Verwundeten in der Festung nach russischen Quellen berichtet wurde.

Obwohl schon manches für die Evakuierung geschehen war, waren doch die Lazarette überfüllt. Sie gaben ein Bild von den geradezu entsetzlichen Verhältnissen während der letzten Zeit der Belagerung, in welcher es nicht nur an genügender Unterbringung, sondern vor allem an Verband- und Heilmitteln mangelte.

Ein Lazarett, das ursprünglich zur Aufnahme von 600 Mann eingerichtet war, hatte z. B. mit der doppelten Zahl belegt werden müssen.

Digitized by Google

Trotz aller Anstrengungen, die beförderungsfähigen Verwundeten und Kranken über Dalnij nach Japan zu schaffen und die in Port Arthur verbleibenden mehr zu verteilen, lagen hier noch viele Kranke in den Gängen ohne Betten auf dem Fußboden der Krankenzimmer, nur in wollene Decken gewickelt. Verpflegt wurden sie aber seitens der japanischen Verwaltung vortrefflich.

Noch trauriger sah es in dem Lazarett der Skorbutkranken aus. Bei dem Mangel an der für sie notwendigen Verpflegung während der Belagerung war ihr Zustand, als die Japaner die Lazarette übernahmen, meist hoffnungslos.

Der ganze Jammer der in Gefangenschaft geratenen Verteidiger einer nach hartnäckigem Kampfe dem Feinde in die Hände gefallenen Festung trat hier dem Besucher dieser Stätte des Leidens entgegen.

Den meisten dieser armen Menschen sah schon der Tod aus ihren müden Augen. In ihren Leiden fehlte ihnen der Trost, in tapferem Kampfe ehrenvolle Wunden davongetragen zu haben. Keine Anerkennung ihrer Vorgesetzten, kein Georgenkreuz half ihnen die Leiden zu tragen. Eine schleichende Krankheit hatte sie niedergeworfen und ließ sie langsam, Zoll für Zoll, sterben. Teilnahmslos sahen sie die Besucher kommen, um dann den brechenden Blick wieder auf das Heiligenbild an der Wand zu heften. Die meisten von ihnen waren nicht mehr zu retten; sogar die ihnen jetzt reichlich zugute kommenden frischen Lebensmittel konnten den Kräfteverfall nicht aufhalten.

Es ist bekannt, wie die russische Regierung nach dem Falle Port Arthurs Bestimmungen erlassen hat über die Entschädigung der in der Festung eingeschlossenen Zivilbevölkerung der verschiedensten Stände und Berufszweige, unter ihr der zahlreichen Handwerker, Ingenieure, Techniker etc., die nach Eröffnung der Feindseligkeiten vor dem Beginn der Belagerung für die Ausführung der beschleunigten Arbeiten aller Art in dem Hafen und an den Verteidigungseinrichtungen aus dem europäischen Rußland herangezogen wurden.

Wie weit aber die inzwischen in Rußland eingetretenen traurigen Zustände dies ermöglicht haben, sei dahingestellt.

Auch die Veräußerung des unbeweglichen Eigentums der russischen Bevölkerung hat große Schwierigkeiten ergeben. Manches ist bei der Belagerung zugrunde gegangen, manches wird entweder zu Schleuderpreisen veräußert oder gar im Stich gelassen sein.

Digitized by Google

Die Vermögensauseinandersetzung hat zu großen Schwierigkeiten Veranlassung gegeben.

So meldete im Mai 1906 die offiziöse „Russkoje Gossudarstwo", daß die japanische Regierung von der Direktion der Russisch-Chinesischen Bank die Herausgabe der bei ihr am Tage der Übergabe Port Arthurs niedergelegten Kronsgelder verlangt und im Weigerungsfalle gedroht hätte, das Eigentum der Bank in Port Arthur und Dalnij zu konfiszieren. Die in Frage stehende Summe soll eine bedeutende sein und sich aus den in die Hände der Japaner gefallenen Büchern der Bank nachweisen lassen.

Die finanziellen Verhältnisse in Port Arthur während der Belagerung hatte die Russisch-Chinesische Bank — ob mit, ob gegen ihren Willen sei hier dahingestellt — in Mitleidenschaft gezogen.

Bald nach Beginn der Belagerung soll sich nämlich sowohl in der Bank wie in den Staatskassen ein Mangel an Wertzeichen fühlbar gemacht haben. Es stellte sich daher die Notwendigkeit heraus, dem Bedürfnis nach Umlauf von kleineren Wertzeichen zu genügen. Wie General Tscherpichowskij in der „Wostotschnoje Obosrenije" berichtet, wurde zur Lösung dieser Frage eine besondere Kommission niedergesetzt. Diese schlug vor, im Betrage von etwa 3 Millionen Rubel für die Zeit der Belagerung Schecks zu 5—100 Rubel auszugeben und sie nach der Belagerung gegen die gangbare Münze umzutauschen. General Stößel verwarf jedoch diesen Vorschlag als zu umständlich und traf die Anordnung, daß die Geldkrisis durch besondere Anweisungsquittungen und durch von der Russisch-Chinesischen Bank auszugebende Schecks beseitigt werde. Außerdem wurden die Inhaber von Geschäften aller Art aufgefordert, so schnell als möglich das für den Verkauf der Waren erhaltene bare Geld an die Russisch-Chinesche Bank abzuführen, die ihrerseits nach Maßgabe der Möglichkeit schon jetzt die von ihr ausgegebenen Schecks gegen bares Geld einlöste. Auf diese Weise war dem Mangel an umlaufender Münze abgeholfen.

Welch endgültige Lösung diese Frage gefunden hat, ist uns nicht bekannt.

Daß aber auch viele andere finanzielle und materielle Verluste seitens des russischen Staates und russischer Untertanen mit dem Verlust Port Arthurs verbunden waren, die aktenmäßig niemals festgestellt werden dürften, bedarf keiner Erörterung. —

Digitized by Google

Die japanische Regierung ist mit großer Energie an die Herstellung der Ordnung in der so schwer geprüften Stadt gegangen. Man hat umfassende Maßnahmen zur Sanierung getroffen.

Wie weit Japan in dem Ausschluß des fremden Handels und der Fremden überhaupt gehen wird, darüber lauten die Nachrichten sehr widersprechend; daß aber mit dem Jahre 1906 eine neue Ära der Entwickelung Port Arthurs als Stadt beginnen wird, scheint zweifellos. Dafür bürgt schon die starke Einwanderung aus Japan und das Bestreben der fremden Kaufleute, Port Arthur als allen Nationen zugänglichen Handelsplatz zu erhalten.*)

Die Festung.

Selten ist die Welt über die tatsächlichen Verhältnisse einer Festung, deren Belagerung die allgemeine Aufmerksamkeit während vieler Monate fesselte, so wenig unterrichtet gewesen wie über Port Arthur.

Man erinnert sich, wie oft die in den Zeitungsberichten genannten Namen der einzelnen Forts, geschweige denn deren Lage auf den vorhandenen, allgemein zugänglichen Plänen nicht festzustellen waren.

Der Grund liegt nahe! Der Entwurf der Befestigung, wie er von der russischen Heeresleitung geplant war, kam aus Gründen, die wir eingehend erörtern werden, nie zur Ausführung. Die ganz ungenügende Befestigung aber wurde mit großer Energie und in fieberhafter Weise erst im letzten Augenblicke während des Feldzuges bis zur Zernierung Port Arthurs durch den Belagerer ergänzt.

Erst in der neuesten Zeit erhielten wir durch zuverlässigere Veröffentlichungen Einblick in die tatsächlichen Verhältnisse der Festung.

Von russischen Quellen wurden von uns außer den früher erwähnten Veröffentlichungen des „Wajennüj Ssbornik“ die in der Nikolai-Akademie des Generalstabes in St. Petersburg gehaltenen Vorträge über den russisch-japanischen Krieg benutzt, von denen

*) Inzwischen ist gemeldet worden, daß noch heute eine sehr strenge Paßkontrolle geübt wird. Fremden Offizieren wird der Besuch der Festung erschwert. Soweit bekannt, scheint man den Wiederaufbau, bzw. Umbau der Befestigungen noch nicht begonnen zu haben. Daß Port Arthur vom 1. September d. J. ab dem Handelsverkehr zur See freigegeben sein sollte, wie Dalnij, scheint sich nicht zu bestätigen.

Digitized by Google

die im April 1906 vom Militäringenieur Kapitän Schwarz gehaltene Vorlesung „Port Arthur vom Standpunkte des Ingenieurs" manches Neue brachte.

Vom Standpunkte des Belagerers gibt das soeben in deutscher Übersetzung erschienene Werk „Die Belagerung von Port Arthur" von dem norwegischen Artillerieoffizier B. W. Nörregaard, der als Spezialberichterstatter der „Daily Mail" der 3. japanischen Armee zugeteilt war, eine vortreffliche Darstellung.

Endlich hat in der letzten Zeit der preußische Große Generalstab als Einzelschrift unter dem Titel „Aus dem russisch-japanischen Kriege 1904—1905 Port Arthur" eine Arbeit veröffentlicht, die nach dem jetzigen Stande der Nachrichten unserer eigenen Armee in möglichst getreuer Form die bei der Belagerung gewonnenen Erfahrungen übermitteln will.

Der Wert dieser Arbeit ist um so größer, als ihr eine Reihe vorzüglicher Anlagen beigegeben ist, die in gewissem Sinne die in der Arbeit von Timtschenko-Ruban und Tirejew gegebenen Skizzen von dem ursprünglichen Entwurf der Befestigungen und von den 1904 tatsächlich vorhandenen in trefflichster Weise ergänzen, so daß sie ein getreues Bild des Zustandes und der Lage der Werke Port Arthurs in den verschiedensten Stadien der Belagerung bis zur Übergabe am 2. Januar 1905 bieten. Die unserer Arbeit beigegebene Skizze beruht wesentlich auf ihnen.

Wenden wir uns nunmehr zur Geschichte und Schilderung der Festung.

Als am 28. März des Jahres 1898 das russische Geschwader das 9. ostsibirische Schützenregiment und die 3. Batterie der ostsibirischen Schützen-Artilleriedivision in Port Arthur gelandet hatte, eine Besatzung, die bald darauf durch das 10. ostsibirische Schützenregiment, mehrere Kompagnien Festungsartillerie, eine Sappeurkompagnie, eine Feldbatterie und eine Ssotnie Kasaken verstärkt wurde, fand man die chinesischen Befestigungen in völlig vernachlässigter Verfassung vor.

Der Admiral Dubassow hatte nach ihrer Prüfung der Regierung gemeldet, daß sie meist den Anforderungen an eine Behelfsbefestigung nicht einmal entsprächen, man müsse sie durch neue ersetzen.

Außerdem hielt er es für dringend erforderlich, um sich gegen einen Angriff von der Mandschurei her zu sichern, die Landenge von Kintschou durch eine ständige Befestigung abzuschließen.

Digitized by Google

Man ging auf seine Vorschläge nur teilweise ein, namentlich hielt man die Sperrung der Landenge für überflüssig. Dagegen sandte man aus Wladiwostok zur Aufstellung in den vorgefundenen chinesischen Batterien acht neunzöllige Mörser, einige sechszöllige Geschütze auf Drehlafetten und sechs 5,7 cm Schnellfeuergeschütze.

Es erging hierauf der Befehl, „einen Abschnitt für die Verteidigung Port Arthurs mit vier Bataillonen", d. h. der damals verfügbaren Infanterie, auszuwählen, um es einstweilen gegen eine Überraschung durch eine Landungsabteilung zu sichern.

In Petersburg ging man inzwischen im Kriegsministerium an die Ausarbeitung des Entwurfes für die zukünftige Festung und die für sie erforderliche Besatzung. Das Kriegs-, Finanz- und das Ministerium der äußeren Angelegenheiten sandten Vertreter in eine mit der Begutachtung dieser Frage betraute Kommission, in der zum Nachteil der Sache bald die finanzielle Seite der Befestigungsfrage die Oberhand gewann. Man stellte hierbei von seiten des Kriegsministeriums zunächst den Grundsatz auf, daß die Sicherung der Basierung der russischen Streitkräfte zur See gegen einen Angriff seitens einer feindlichen Flotte nicht nur die Schaffung einer Küstenbefestigung am Eingange zum inneren Hafenbecken erheische, sondern daß diese auch so weit zu beiden Seiten desselben ausgedehnt werden müsse, um in ihren Werken eine so starke Artillerie unterbringen zu können, daß man mit ihr den Kampf gegen den voraussichtlichen Gegner mit Erfolg durchzuführen in der Lage wäre.

Auf Grund dieser Erwägungen erachtete man für die Seebefestigung eine Armierung mit 22 zehnzölligen Kanonen, 36 sechszölligen Geschützen, System Canet, 10 elfzölligen Mörsern, 40 neunzölligen Mörsern und 36 Geschützen kleineren Kalibers für ausreichend.

Später verminderte man diese Armierung von 144 Geschützen aller Kaliber auf nur 124, d. h. 20 weniger als der erste Entwurf verlangte. Die Verringerung bestand hauptsächlich in dem Ersatz starker Kaliber durch schwächere; so wurden statt 22 zehnzölligen Kanonen nur 10, statt 36 sechszölligen Geschützen, System Canet, nur 20 bewilligt.

Die Linie der Landbefestigungen sollte folgenden Gesichtspunkten Rechnung tragen:

1. Sie sollte in einer geschlossenen Umfassung (сомкнутый периметръ) alle Werke der Land- und Seeseite einschließen.

Digitized by Google

2. Sie sollte der Geländegestaltung entsprechen.

3. Sie hatte mit der zunächst möglichen Stärke der Besatzung zu rechnen.

Man hatte diese verschiedenen Gesichtspunkte in Einklang zu bringen und gleichzeitig Rücksichten auf die Finanzen zu nehmen, die nicht erlaubten, „Luxus zu treiben" (роскошествовать), sondern vielmehr nur so schnell als möglich die wichtigsten Maßnahmen zu treffen.

Aus diesem Grunde bestimmte man die Länge der Umfassung nur zu 20 Werst*), nahm für sie 200—250 Geschütze — tatsächlich waren es später 287 — und die sämtlichen Truppen des Kwantun-Gebiets nebst einem neu zu errichtenden Festungsinfanterieregiment zu 5 Bataillonen, sowie einer nach den bestehenden Bestimmungen über die normale Artilleriebesatzung zu verstärkenden Festungsartillerie für den Kriegsfall als Besatzung der Festung in Aussicht.

Aber auch diese auf das Notwendigste beschränkten Forderungen des Kriegsministers fanden keine Gnade vor den Vertretern des Finanz- und des Auswärtigen Ministeriums. Wie die Forderungen des Marineministers für den Ausbau des Hafens in so verhängnisvoller Weise durch den Finanzminister beschränkt wurden, so geschah es auch hier.

Man ging sogar soweit, dem Kriegsminister die Abweichung von der allerersten Forderung einer vorläufigen — für eine Besatzung von nur vier Bataillonen bestimmten — Befestigung zum Vorwurfe zu machen. Man wies ferner darauf hin, daß man durch übertriebene Befestigungen leicht das Mißtrauen und die Empfindlichkeit der fremden Regierungen, namentlich der japanischen, erregen könne. Als ob die Festsetzung Rußlands am Chinesischen und Koreanischen Meere und die Machtentwicklung des Zarenreiches am Stillen Ozean, die Erbauung der Ostchinesischen Eisenbahn, sowie die tatsächliche Besetzung eines Teiles der Mandschurei nicht ohnedies die Empfindlichkeit Japans und Englands erregen mußte.

Die irrige Meinung, daß es nicht die Kraft, welche Rußland diesen seinen Gegnern im Fernen Osten tatsächlich gegenüber-

*) Eine Werst ist = 1,067 km. Wir nehmen bei unseren Berechnungen, wenigstens in kleineren Verhältnissen, die Werst = 1 km an.

Digitized by Google

stellen konnte, sondern die Scheu vor der Macht des Reiches überhaupt sei, die diese von einem bewaffneten Widerstand gegen dessen weitere Ausbreitung in Ostasien abhalten würde, dieser in seinen Folgen so verhängnisvolle Grundirrtum der sonst doch so klugen russischen Diplomatie trat auch hier in die Erscheinung.

Man warf den Forderungen Kuropatkins die Phrasen entgegen: „Die Stärke Port Arthurs bestände nicht in seinen Werken und seiner Garnison, sondern darin, daß ganz Rußland hinter dieser Festung stehe", eine Phrase, die ein Mitglied der Kommission, womöglich noch übertrumpfte, als es die an und für sich richtige Auseinandersetzung, daß die russischen Grenzlande (die Okraina) dem Reiche viel zu viel kosteten, mit den Worten schloß: „Die Unterhaltung eines stärkeren Detachements auf der Halbinsel Kwantun ist nicht nur in keiner Weise erforderlich, sondern sie ist sogar in manchen Beziehungen nicht wünschenswert".

Man hatte in den Debatten darauf hingewiesen, daß General Kononowitsch-Gorbatzkij, der bald nach der Besitznahme von Port Arthur eine eingehende Rekognoszierung des Geländes um Port Arthur ausgeführt hatte, für die Verteidigung der Landseite eine Umfassungslinie von 70 km für den Schutz des Festungskerns als unbedingt notwendig gefordert hatte, eine Länge, für die 70 000 Mann Besatzung und 528 Geschütze erforderlich seien. Hierbei waren die Küstenfort-, die Reservearmierung und die Maschinengewehre ganz außer Betracht gelassen. Dadurch, daß die Militärverwaltung sich trotz dieser Sachlage mit den allerbescheidensten Forderungen begnügte, hätte sie wohl ein Recht auf Rücksicht gehabt.

Dennoch endeten die Debatten der Kommission mit dem Beschluß der Mehrheit, diese so bescheidenen Forderungen der Militärbehörde noch mehr einzuschränken.

Man beschloß, daß die Garnison auf der Halbinsel Kwantun in ihrer Stärke auch in der Zukunft nicht 11 300 Mann überschreiten solle (dies war die augenblickliche Zahl der dort vorhandenen Säbel und Bajonnette), und zwar, um die finanziellen Opfer für Kwantun nicht noch mehr zu erhöhen und politische Verwicklungen zu vermeiden.

Hiernach blieb dem Kriegsministerium entweder nur übrig, seine verantwortliche Mitwirkung bei der Ausführung eines solchen Projektes abzulehnen oder sich den Direktiven dieser Kompromißkommission zu fügen. Es tat das letztere und soll — es erscheint

Digitized by Google

fast unmöglich und muß die Verantwortung für diese Behauptung dem Verfasser von „Нѣчто о Портъ-Артурѣ“ überlassen bleiben — für den Befestigungsentwurf die folgenden Direktiven ausgegeben haben:

1. Man darf keine beherrschenden Höhen fürchten. (?)
2. Die Zersplitterung der Kräfte ist schlimmer als alles andere.
3. Die Mängel des Geländes kann man durch die Verstärkung der zu erbauenden Befestigungen ausgleichen.

General Kuropatkin, als er als Kriegsminister sich diesen Beschlüssen unterwarf, ahnte freilich nicht, wie verhängnisvoll der ungenügende Ausbau des Kriegshafens und der Festung sich in wenigen Jahren für den Feldherrn erweisen würde.

Der Befestigungsentwurf vom 18./31. Januar 1900*).

Als man an den Entwurf der Befestigung Port Arthurs ging, richtete man seine Aufmerksamkeit naturgemäß zunächst auf die Verteidigung der Küste, da der Hafen bestimmt war, für das Geschwader des Stillen Ozeans einen Stützpunkt zu bilden, der den russischen Kriegsschiffen zu jeder Zeit eine gesicherte Zuflucht gewähren konnte. Die Konfiguration des Geländes der Küste ergab mit Notwendigkeit die Gestalt dieser Befestigungen. Es wurde die Anlage von Batterien auf der ganzen Länge der Tiger-Halbinsel zur Sicherung des westlichen Hafenbeckens und solcher auf dem Goldenen Berge und der sich weiter östlich an dieses Gebirgs-Massiv anschließenden Höhenreihe und dem Kreuzberge beschlossen. Die Befestigung der letzteren Berggruppe erschien erforderlich, um die Verbindung mit den Werken der Landseite auf den Drakonowo-(Drachenbergen)Bergen herzustellen und die östlich Port Arthur liegende Taho-Bucht mit dem Feuer beherrschen zu können, die von den Russen wie die Luisa-Bai und die Wossmi Karablej-(Acht Schiffe-)Bai als ein günstiger Punkt für feindliche Landungen bezeichnet wurde, aber die auch zugleich den feindlichen Flotten eine für die russischen Küstenbefestigungen gefährliche Flankenstellung bietet.

*) Für die näheren Einzelheiten verweisen wir auf die Karte, die mit schwarzen Signaturen die vor Ausbruch des Krieges fertiggestellten, und mit roten, die bis zum Beginn der Belagerung noch ausgeführten Befestigungen wiedergibt.

Digitized by Google

Bei der Feststellung der Befestigungslinie der Landumfassung war man an die auf nur 11 300 Mann festgesetzte Stärke der Besatzung gebunden. Wie namenlos unpraktisch diese Bestimmung war, beweist schon der Umstand, daß die bei den Geländeverhältnissen einzig mögliche geringste Umfassungslinie schon über 18 km betrug. Es war dies die Linie: Drakonowo-(Drachen-)Berge—Zacken-Berg, die Höhen von San-schu-kou, der Waldschnepfen-Hügel, die Höhen am südlichen Winkel des westlichen Hafenbeckens und der Weiße-Wolf-Berg.

Nach wiederholten Untersuchungen des Geländes durch besondere Kommissarien aus Petersburg und eingehenden Beratungen überzeugte man sich, daß die Besatzung verstärkt werden und vor jene Linie eine neue vorgeschoben werden müsse, um zu verhindern, daß, mit Ausnahme vor der Nordfront, der Feind in der Lage war, vorteilhafte Stellungen mit seinen Angriffsbatterien auf verhältnismäßig nahe Entfernungen von 2—3 km nehmen zu können, hierdurch Hafen und Stadt zu bombardieren und sogar die Nordostfront im Rücken zu fassen.

Diese neue Linie wird etwa bezeichnet durch die Takuschan-Berge im Osten, die Höhen von Nansjanantsü (Panlunschan-Kette); den Uglowaja-(Eck-)Berg und den Hohen Berg im Westen mit einer Gesamtausdehnung von 25 km.

Endlich erschien es schon mit Rücksicht auf die nicht genügende Befestigung der äußeren Linien wünschenswert die Altstadt mit ihren vielen Anlagen der Marineverwaltung, der Intendantur etc. in eine Zentral-Umwallung einzuschließen, die vom Wachtelberge (Perepelotschnaja Gora), den Süßwasser-See (Presnowodnoje Osero) in sich schließend, bis zur Flachen Landzunge (Ploskaja Müss) ging.

Der Entwurf umfaßte also: 1. die Küstenbefestigungen; 2. die vorgeschobenen Werke der Landseite und 3. die Zentral-Umwallung.

Die Armierung wurde auf 541 Geschütze, von denen 64 zur Reserve und 40 Maschinengewehre, festgestellt.

Was nun die Einzelheiten der auf Grundlage dieses Entwurfes geplanten Durchführung der Befestigung anbetrifft, so bestanden diese in folgendem*):

*) Da dieser Entwurf nie zur vollen Ausführung kam, ist die Einzeichnung der Werke auf der Karte unterblieben. Die nach Ausbruch des Krieges ausgeführten Erweiterungsbauten geben mit den bis zu diesem vollendeten ein annäherndes Bild des Entwurfes. Im Norden hatte man

Digitized by Google

1. Die Küstenbefestigungen.

Es war der Bau von 22 Küstenbatterien geplant, von denen eine Batterie auf dem Wachtelberge lag, die anderen aber drei Gruppen bildeten, und zwar: a) die Gruppe auf der Tiger-Insel, b) die Gruppe des Goldenen Berges und der Flachen Landzunge und endlich c) die Gruppe des Kreuzberges.

Die Armierung aller dieser Batterien bestand aus 124 Geschützen.

a) Die Gruppe auf der Tiger-Insel und dem südlichen Wachtelberg.

Zehn Batterien mit 57 Geschützen, und zwar:

Nr. 1. Feld-Batterie: Vier Neunpfünder,
Nr. 2. Batterie Tigerkopf: Fünf sechszöllige Canet-Geschütze,
Nr. 3. Terrassen-Batterie: Vier Neunpfünder,
Nr. 4. Westliche Tiger-Batterie: Acht neunzöllige Mörser und zwei 5,7 cm-Geschütze,
Nr. 5. Mittlere Tiger-Batterie: Fünf zehnzöllige und zwei 5,7 cm-Geschütze,
Nr. 6 und 7. Große Tiger-Batterie: Vier elf- und acht neunzöllige Mörser,
Nr. 8. Östliche Tiger-Batterie: Sechs neunzöllige und zwei 5,7 cm-Geschütze,
Nr. 9. Weittragende (Dalnoboinaja) Batterie: Fünf sechszöllige Canet-Geschütze,
Nr. 10. Leuchtturm-Batterie: Zwei 5,7 cm-Geschütze.
Nr. 11. Wachtelberg: Vier sechszöllige Canet-Geschütze.

b) Die Gruppe des Goldenen Berges und der Flachen Landzunge.

Sieben Batterien mit 36 Geschützen:

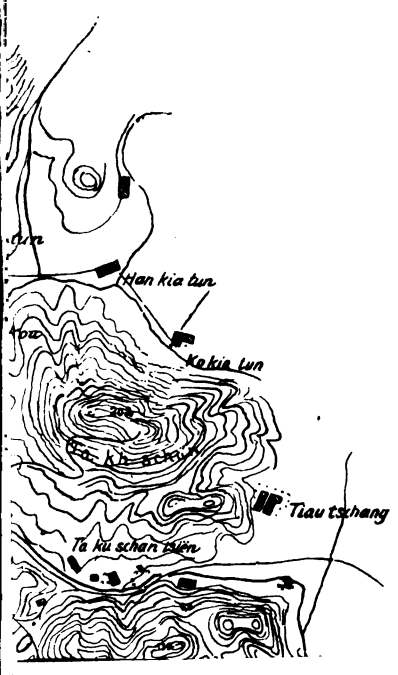
Nr. 12. Artilleriestadt-Batterie (Batareja Artillerijsskawo Gorodka): Zwei 5,7 cm-Geschütze,
Nr. 13. Goldener-Berg-Batterie: Zwei 5,7 cm-Geschütze und sechs elfzöllige Mörser,
Nr. 14. Batterie unter dem Goldenen Berge: Zwei 5,7 cm-Geschütze,

---

an der Wasserleitung und dem Chinesischen Tempel eine im Entwurfe nicht vorgesehene Gruppe von Befestigungen aufgeführt. Daß die während des Krieges errichteten Werke meist den Charakter von Behelfsbefestigungen trugen und auch gegen den „Entwurf" Lücken aufwiesen, bedarf kaum der Erwähnung.

Digitized by Google

›nen Befestigungen und seinen Hafenanlagen.



Digitized by Google

Digitized by Google

Nr. 15. Elektrische Klippe: Fünf zehnzöllige und zwei 5,7 cm-Geschütze,

Nr. 16. Lager-(Lagernaja-)Batterie: Fünf sechszöllige Canet-Geschütze,

Nr. 17. Schützen-(Strjelkowaja-)Batterie: Sechs neunzöllige und zwei 5,7 cm-Geschütze,

Nr. 18. Flache Landzunge-(Ploskaja Müss-)Batterie: Vier Neunpfünder.

c) Die Gruppe des Kreuzberges.

Vier Batterien mit 27 Geschützen:

Nr. 19. Nördliche Kreuzberg-Batterie: Fünf sechszöllige Canet-Geschütze,

Nr. 20. Mittlere Kreuzberg-Batterie: Fünf neunzöllige Mörser und zwei 5,7 cm-Geschütze,

Nr. 21. Südliche Kreuzberg-Batterie: Sechs neunzöllige Mörser und zwei 5,7 cm-Geschütze,

Nr. 22. Östliche Kreuzberg-Batterie: Fünf neunzöllige Mörser und zwei 5,7 cm-Geschütze.

2. Die Landbefestigungen.

a) Die Zentralumwallung (Zentralnaja Ograda).

Diese sollte wesentlich die alte Stadt umschließen mit den Hafeneinrichtungen, Magazinen etc. Ihr Zweck war, einen Stützpunkt zu gewähren, falls es dem Feinde gelingen sollte, zwischen den Forts der äußeren Linien hindurch zum Kern der Festung vorzudringen.

Man wollte diese Zentralumwallung aus einem fortlaufendem Wall mit davorliegendem Graben bestehen lassen, an dessen Brechpunkten, namentlich an den ausspringenden Winkeln, mehrere Lünetten und einige Redouten erbaut werden sollten. Einen letzten Rückzugsort für die Besatzung, in dem diese nach dem Verlust der vorderen Linien einen verzweifelten Widerstand leisten konnte, hat man jedenfalls aus der Zentralumwallung nicht machen wollen. Als solch ein Reduit hätte das Gebirgsmassiv der Halbinsel Ljao-te-schan dienen können.

Diese Umwallung hatte einen Umfang von 7 km. Sie wurde überhöht von den ihr nahe liegenden Höhen, wie dem Großen und Gefährlichen Berg; außerdem konnte man von dem an der Nord-

Digitized by Google

-ostseite der Neustadt liegenden Obelisken-Berg die ganze linke Seite unter Flanken- und Rückenfeuer nehmen. Zur Armierung der Zentralumwallung waren 24 leichte Feldgeschütze und vier 42-Linien-Geschütze in den Redouten, sowie 24 Maschinengewehre auf der Umwallung selbst, hauptsächlich zur Grabenverteidigung als erforderlich angesehen worden.

b) Die Landbefestigungen der ersten (inneren) Linie.

Für sie waren im ganzen 237 Geschütze bestimmt.

Die Nordostfront.

Von Fort I bis zur Batterie B.

Für diese waren geplant:

Ein permanentes Fort Nr. I.

Zwei leichter gebaute Werke mit betonierten Baulichkeiten, die im Entwurfe als provisorische bezeichnet waren (Nr. 1 und Nr. 2).

Zwei permanente Batterien (A und B).

Eine abgesonderte Zwischenkaponniere.

Eine in zweiter Reihe (Tülowoje Ukreplenije) liegende Schanze auf dem Großen Berge und

drei erst bei Eintritt der Mobilmachung zu erbauende und aus der Geschützreserve zu armierende Batterien.

Für die Armierung der anderen genannten Werke waren 52 Geschütze und 12 Maschinengewehre bestimmt, deren nähere Verteilung wir hier übergehen.

Russische sachverständige Beurteiler erklären die Wahl der Lage der Werke dieser Front für sehr zweckmäßig, da sie alle Falten des Vorgeländes, die eine Annäherung gestatteten, unter ein konzentrisches Feuer nehmen konnten.

Die Nordfront.

Von Fort II bis zu der auf dem linken Flügel liegenden Schanze Nr. 3.

Diese sollte geschützt werden durch folgende Werke:

Zwei permanente Forts II und III.

Zwei Werke leichterer Bauart, das sogenannte „Große Adlernest“ (Orlinnoje Gnjäsdo) und Nr. 3;

Zwei Redouten provisorischen Profils (Nr. 1 und 2) und

sieben erst bei der Mobilmachung anzulegende Batterien.

Digitized by Google

Das „Adlernest“ trug seine Bezeichnung wohl von seiner hohen, weithin sichtbaren Lage, die auch zugleich eine hervorragende Übersicht über die Umgegend bis an das Meer gewährte. Alle Buchten waren von dort aus zu sehen.

Die Armierung dieser Front sollten 66 Geschütze bilden, darunter 36 leichte Feldgeschütze zur Bestreichung des Vorgeländes, 6 sechszöllige Geschütze zum Kampfe gegen die feindlichen Angriffsbatterien und vierundzwanzig 5,7 cm-Geschütze zur Grabenbestreichung.

Die nur $5^1/_4$ km lange Nordfront wurde, da man die Ansicht gewann, es seien die Zugänge zu ihr nur schwach bestrichen, später noch durch die Erbauung eines Forts in der zweiten (äußeren) Linie der Landbefestigungen verstärkt.

Die Westfront.

Von Fort Nr. IV auf dem rechten bis zur Redoute Nr. 4 auf dem linken Flügel.

Auf ihrer $11^1/_2$ km langen Front waren geplant:

Drei permanente Forts (Nr. IV, V und VI).

Zwei Werke leichterer Bauart (Nr. 4 und 5).

Drei provisorische Werke (die Redouten Nr. 3 und 4 und eine Lünette).

Vier permanente Batterien (W., G., D. und die „Ssolanaja“, d. h. „Salinenbatterie“) und sieben erst bei der Mobilmachung zu erbauende Batterien.

Für die Armierung der schon im Frieden vorhandenen Werke sollten bereitgestellt werden: 111 Geschütze und 4 Maschinengewehre. Hiervon waren 61 leichte Feldgeschütze zur Bestreichung der Gräben und des unmittelbaren Vorgeländes, 30 sechszöllige Geschütze, deren Bestimmung es war, die Belagerungsartillerie zu bekämpfen und die Tauben-Bucht und das Meer zwischen dem felsigen Ljao-te-schan und der Tiger-Halbinsel zu bestreichen. Endlich waren 28 57 mm-Kanonen und 4 Maschinengeschütze zur Flankierung der Gräben vorgesehen. An Truppen zur Besatzung der Werke waren 6 Kompagnien erforderlich — ungerechnet die zum Vorpostendienst und zur Spezialreserve bestimmten Abteilungen.

Man war bei dem Entwurfe des Projektes sich darüber klar, daß die Westfront ihre Schwächen hatte, da die einzelnen Werke sich nur mangelhaft gegenseitig unterstützten und weil beherrschende Höhen in ziemlich naher Entfernung vorlagen.

Digitized by Google

c) Die vorgeschobenen Landbefestigungen zweiter (vorderer) Linie.

Die erkannten Schwächen der auf Grund der Beratungen der „gemischten Kommission", in welcher, wie früher erwähnt, die finanziellen und diplomatischen Gesichtspunkte den Ausschlag gaben, festgestellten ursprünglichen — ersten — Verteidigungslinie veranlaßten ihre Vervollständigung durch eine Anzahl vorgeschobener Werke.

Wesentlich handelte es sich um die Erbauung eines Stützpunktes auf dem Takuschan, der im Nordosten, etwa 2 km von der ersten Linie entfernt, die dort liegenden Werke überhöhte und um die Errichtung mehrerer Befestigungen auf den nordwestlich liegenden Höhen.

Es waren geplant:

Ein Stützpunkt und eine Batterie von 6 leichten Geschützen auf dem Takuschan-Berge.

Vor der nordwestlichen Front: Zwei permanente Forts (Nr. VII und Nr. VIII), ein Werk leichteren Profils auf dem Uglowaja-(Eck-) Berge, zwei einzelne Batterien (E und die Wüjesdnaja-[Ausfall-] Batterie) und sieben erst nach ausgesprochener Mobilmachung zu erbauende Batterien.

Die Armierung war auf 68 Geschütze und 4 Maschinengewehre festgesetzt, von denen 24 leichte Geschütze und 4 Maschinengewehre gegen den gewaltsamen Angriff und zur Bestreichung des Vorgeländes; 26 5,7 cm-Kanonen zur Grabenbestreichung; 8 sechszöllige Geschütze und 10 42-Linien-Geschütze zur Bestreichung des weiteren Vorgeländes bis zur See hin bestimmt waren. Die im Mobilmachungsfalle zu erbauenden Batterien sollten aus der Geschützreserve bewaffnet werden.

Der tatsächliche Zustand der Befestigungsanlagen beim Ausbruch des Krieges und ihr Ausbau während desselben.

Wir haben in dem Vorstehenden gezeigt, in welcher Weise der Ausbau der Festung Port Arthur durch die Zurückhaltung der bewilligten Mittel seitens der Vertreter des Finanzministeriums gehemmt wurde. Kein Wunder daher, daß, als die Japaner in jener verhängnisvollen Winternacht des Jahres 1904 vor dem Hafen erschienen, die schließlich bewilligten Befestigungen große Lücken

Digitized by Google

zeigten, obwohl sie in ihrer endlich geplanten Gestaltung schon hinter den berechtigten Forderungen der Ingenieure zurückgeblieben waren.

Eine uns vorliegende Übersicht weist nach, daß von den für notwendig erachteten 22 permanenten Küstenbatterien, 8 permanenten Forts, 9 permanenten Landbatterien, 9 halbpermanenten Werken, 9 provisorisch erbauten Werken einschließlich der 4 Redouten der Zentralumwallung und der 24 bei der Mobilmachung zu errichtenden Batterien nur ein Teil kriegsgemäß vollendet war.

Wäre die Festung mit den geforderten und auch anfänglich bewilligten Mitteln ausgebaut worden, so hätte sie unstreitig binnen fünf Jahren so weit fertiggestellt werden können.

So aber zeigte Port Arthur am Tage der Eröffnung der Feindseligkeiten durch die Japaner das folgende unfertige Bild:

1. Von den acht projektierten permanenten Forts war nur ein einziges ganz vollendet, im „Rohen" — der russische Bericht wählt den Ausdruck вчернѣ — aber zwei, der Fertigstellung näherte sich eins, kaum begonnen waren zwei und von zwei anderen war der Bau überhaupt noch nicht angefangen.

2. Von neun halbpermanenten Werken waren nur zwei ganz fertig, eins annähernd fertig. Drei waren nur provisorisch erbaut, eins war durch Umbau einer alten Chinesenbefestigung geschaffen, drei Werke waren überhaupt nicht vorhanden.

3. Von neun provisorischen Befestigungen waren vier, und zwar die Redouten der Zentralumwallung vollendet, zwei durch Umbau alter chinesischer Werke errichtet, drei gar nicht begonnen.

4. Die Zentralumwallung war zu Ende geführt.

5. Von den 22 permanenten Batterien der Küstenbefestigung waren nur sieben ganz vollendet, zwei im Rohbau fertig, neun statt permanent nur provisorisch erbaut, vier überhaupt noch nicht begonnen.

6. Von neun permanenten Batterien der Landseite waren nur vier ganz vollendet, eine näherte sich ihrer Fertigstellung, zwei waren statt permanent im provisorischen Stile erbaut, eine aus einem alten chinesischen Werke umgebaut. Endlich war eine noch gar nicht begonnen.

Für die zahlreichen bei der Mobilmachung zu errichtenden Batterien waren gar keine Vorbereitungen getroffen worden.

Munitionsdepots gab es nur im ganzen vier.

Man ging nun mit fieberhafter Tätigkeit an den Ausbau der Festung. (Siehe Karte und die Bemerkungen auf S. 142 und 143.)

Digitized by Google

Die Ausrüstung der Festung

war dagegen in vielen Beziehungen genügend.

So hatte man zahlreiche Verbindungen zwischen den einzelnen Werken und mit der Stadt hergestellt.

Alle Werke der inneren (ersten) Linie waren untereinander und mit dem Festungskern durch Wege verbunden worden. Ja, man hatte sogar die für die Errichtung von Werken der äußeren Linie bezeichneten Punkte mehrfach durch Wege mit dem Inneren der Stadt in Verbindung gesetzt. Hierdurch wurde die Erbauung fehlender Werke im provisorischen Stile vor Beginn der Einschließung der Festung ermöglicht. Die Wegebauten waren durchgängig sehr sorgfältig ausgeführt. Obwohl die meisten auf den Abhängen der Berge entlang führten und der Beschädigung durch herabströmende Regenmassen ausgesetzt waren, widerstanden sie doch den atmosphärischen Einflüssen vortrefflich, so daß sie selbst, wie zuverlässige Zeugen berichten, unbeschädigt blieben, als zwei bis drei Tage nach dem Wüten eines Taifuns, der mit dem Herabstürzen starker Regengüsse verbunden war, der Damm der Ostchinesischen Eisenbahn hiervon völlig in einer Ausdehnung von vielen Kilometern unterspült war.

Auch die Nachrichtenverbindung zwischen den einzelnen Teilen der Festung war sichergestellt.

Man besaß ein reichliches Material für Telegraphen- und Telephonleitungen. Ein Berichterstatter sagt sogar, man wäre hiermit luxuriös ausgestattet gewesen. Das Festungstelegraphen-Detachement und die Telegraphen-Detachements der in der Festung garnisonierenden Feldsappeure konnten mit ihrem Material 33 Telegraphen-, 120 Telephonstationen, 28 optische Telegraphenstationen, 363 km oberirdische Leitungen, von denen 150 km mit doppelter Leitung, und 35 km unterirdische bzw. Kabelleitungen herstellen.

Die planmäßige artilleristische Armierung war Ende des Jahres 1903 mit Ausnahme von fünf zehnzölligen Geschützen vorhanden.

Alle neunzölligen Geschütze waren für das Schießen mit sehr großen Elevationen mit Lafetten nach dem System des Generals Durlacher versehen. Außerdem war in Port Arthur eine Reserve von Feldgeschützen vorhanden, die man bei der Umbewaffnung der Feldartillerie dorthin abgegeben hatte. Bei der Bekämpfung der Boxerbewegung im Jahre 1900 waren außerdem den Russen eine

Digitized by Google

große Menge chinesischer Geschütze in die Hände gefallen, von denen ein bedeutender Teil Krupp-Geschütze, darunter auch solche modernster Konstruktion. Für eine große Zahl dieser Geschütze war sogar reichliche Munition vorhanden.

Die Munitionsausrüstung der Festung war mehr als ausreichend. Sie übertraf mit Ausnahme der für einige Geschütze der Landbefestigungen sogar für die Festungsgeschütze das im Etat Vorgesehene.

Auch der Vorrat an Waffen und deren Munition für die Infanterie war völlig genügend. Im Jahre 1899 hatte man noch eine besondere Reserve von 4000 Dreiliniengewehren und vier Millionen dazugehörende Patronen der Festung überwiesen. Auch war vor der Einschließung durch die Japaner der Vorrat an Patronen sehr vermehrt worden. Mangel an solchen scheint auch niemals während der Belagerung eingetreten zu sein.

Einige tausend Zentner chinesischen Pulvers hatte man im Jahre 1900 aus dem Arsenal von Tientsin nach Port Arthur geschafft, von dem 1904 auch noch etwas vorhanden war.

Mit Schanzzeug und dem für Zimmerleute, Tischler, Schmiede, Schlosser und andere Handwerker erforderlichen Handwerkszeug hatte man seit 1899 das Ingenieurdepot reichlich ausgestattet.

Unter anderem waren 3000 große Spaten, 2300 Äxte, 1000 Erd- und 1000 Spitzhacken sowie 600 Brechstangen vorhanden, ganz abgesehen von dem vorschriftsmäßigen Schanzzeug der Truppen.

Die großen Massen von Draht für Anfertigung von Annäherungshindernissen — etwa 38 500 kg — kamen bekanntlich im Laufe der Belagerung der Verteidigung sehr zugute (siehe Karte), ebenso die in genügender Zahl vorhandenen Instrumente und das Material für Ausführung von Sprengarbeiten, welche das felsige Gelände und der Minenkrieg des Gegners erforderten. (Allein an Piroxylin waren 26 500 kg vorhanden.)

Die Verteidigung der Wasserseite Port Arthurs durch Seeminen, die in der Geschichte des russisch-japanischen Krieges eine so große Rolle spielen sollten, war dagegen bis zum Ausbruch desselben sehr mangelhaft organisiert.

Obwohl seit dem Jahre 1898 vom Kriegsministerium die Bildung einer Minenkompagnie hohen Etats für Port Arthur gefordert worden war, lehnte die „gemischte“ Kommission diese For-

Digitized by Google

Befestigungen auf der Landenge von Kintschou.

(Nanschan Stellung.)

Maßstab: 1 : 90000

Digitized by Google

Digitized by Google

derung ab und zeigte sich auch den immer wiederholten Forderungen des Kriegsministers gegenüber durchaus abweisend.

Erst als sich das Verhältnis zu Japan immer mehr verschärfte, wurde im November 1903 — also in letzter Stunde — die Errichtung einer Minenkompagnie für Port Arthur befohlen und das nötige Material nach Port Arthur gesandt.

Es war am 8. Februar 1904, einige Stunden vor Eröffnung der Feindseligkeiten seitens der Japaner, als von Petersburg ein Transport von 270 galvanischen Minen, 100 galvanischen Perkussionsminen und 30 zu verankernden festen Minen (Grundminen) sowie 174 Panzerkabeln abging. Er traf Ende März in Port Arthur ein, mit ihm zusammen 8 Barkassen und 2 Schaluppen Spezialminenschiffe, so daß man am Ostersonnabend zur Legung der Minensperre schreiten konnte.

Aus dem vorstehend Gesagten geht hervor, welche Erschwerung die Verteidigung der Festung durch die Versäumnisse der Heeresleitung erlitten hat. Eine Riesenarbeit blieb dem Kommandanten mit seinen Ingenieuren und Artilleristen zu bewältigen, um, soweit es möglich, diese Fehler einigermaßen vor dem Eintreffen des Belagerers zu verbessern und die Befestigungen auszubauen, neue Werke anzulegen, die Verbindungen auszubauen, Hindernisse zu errichten und anderes mehr.

Aber nicht allein in Port Arthur selbst gab es unendlich vieles zu tun, sondern es war auch die, wie wir sahen, seiner Zeit von der zur Beratung über die Befestigung Port Arthurs eingesetzten Kommission abgelehnte

Befestigung der Landenge von Kintschou*)

auszuführen, auf die wir bei ihrer Wichtigkeit, auch in künftigen Kriegen, hier näher eingehen wollen.

General Stößel wählte zur Befestigung die vor dem eigentlichen, etwa 4 km breiten Defilee liegenden, einem Dreiecke gleich gegen die Stadt Kintschou vorspringenden Nanschan-Höhen.

Diese sind etwa 100 m hoch. Im Nordwesten führt an ihrem Fuße die Mandarinenstraße nach Port Arthur, im Südosten die Eisenbahn und die Straße von Kintschou nach Talienwan.

Die Nanschan-Höhen beherrschen das nächste Vorgelände vollständig. Im Westen reicht der flache Strand der Kintschou-Bai

*) Siehe vorstehende Skizze.

Digitized by Google

bis an ihren Fuß*). Im Norden und Osten liegt der Stellung eine übersichtliche, mit nur kleinen Dörfern und wenigen Waldstücken bedeckte Ebene vor. Diese ist etwa 3000 m breit und dehnt sich gegen Südosten bis zu den Höhen bei Uondjatun, also auf etwa 4000 m aus.

Der Verteidiger hat daher vor sich ein Schußfeld, in dem der Angreifer nur geringe Deckung findet. Für größere Abteilungen bietet sich solche eigentlich nur in der Stadt Kintschou, die von einer starken, 9 m hohen Mauer eingeschlossen war.

Unvorteilhaft war die vorspringende Lage der Nanschan-Höhen, da sie einen umfassenden Angriff des Gegners gestattete und die Möglichkeit, von der See aus mit den Geschützen flachgehender Kanonenboote die Stellung in beiden Flanken zu bestreichen.

Soweit russische Nachrichten vorliegen, hatte am 26. Mai, als die Japaner angriffen, die Stellung den Charakter einer starken feldmäßigen Befestigung.

Man hatte 14 Feldwerke erbaut, die, sich in der Lage zueinander dem Grundrisse der Nanschan-Berge anschließend, ein gleichseitiges Dreieck bildeten.

Elf dieser Werke lagen etagenweise hintereinander, drei derselben rückwärts gestaffelt. Gleichsam als Reduit der ganzen Stellung diente ein geschlossenes Werk auf der höchsten Kuppe der Höhenstellung. Die meisten der anderen Werke waren Batterien mit kurzen Flanken für Infanterieverteidigung, die anderen offene Stützpunkte für Infanterie oder Artillerie. Außer traversenartig angebauten Unterständen hatte keins dieser Werke Hohlbauten. Dagegen hatten sie alle in die Brustwehr als Hohlraum eingebaute Munitionsdepots.

Den Werken waren Schützengräben vorgelagert. Masken hatte man nirgends angeordnet, und hoben sich die Werke daher für den Angreifer scharf vom Horizonte ab. Sie waren durch ein vielverzweigtes Netz von Wegen sowie durch Telephonleitung in Verbindung gebracht. Für die Erleuchtung des Vorgeländes war durch den Scheinwerfer gesorgt.

---

*) Wir folgen in der Schilderung der Stellung und der Befestigung wesentlich dem soeben erschienenen, mit sehr zahlreichen Karten, Abbildungen, Zeichnungen der Befestigungen etc. versehenen Beiheft zu „Streffleurs Österr. mil. Zeitschrift", 5. Heft der Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg. Wien 1906.

Digitized by Google

Um die Nordwest- und Ostfront zog sich eine einzige Hindernißlinie, aus Drahtnetzen oder Flatterminen bestehend. Nur an der Südostecke der Befestigungsanlage zwischen Eisenbahn und Küste lagen vier Hindernislinien, zwei aus Draht und je eine aus Flatterminen und Wolfsgruben.

Auf der Halbinsel Talienwan bei Lindjaten und östlich der Stellung bei Tidjaten waren Batterien angelegt, die hier das Vorgelände unter Feuer nehmen konnten.

Die Armierung der Nanschan-Stellung ergibt sich aus den Berichten über die von den Japanern eroberten Geschütze.

Meist waren es alte russische Feldgeschütze, Kaliber 8,7 cm, welche bei den Schützendivisionen im Kwantun-Gebiet im Jahre 1903 durch Schnellfeuergeschütze, System Putilow, ersetzt und somit für Festungsausrüstung verfügbar geworden waren. Der Rest waren Festungsgeschütze verschiedenen Kalibers, darunter auch solche aus chinesischer Zeit. Man hat die Zahl der in den Werken an der Landenge von Kintschou aufgestellt gewesenen Geschütze auf 63 berechnet. Hierzu würden noch die Feldgeschütze und Maschinengewehre der zur Verteidigung bestimmten Truppen — mindestens einer Schützendivision — kommen.

Wir schließen hier die Schilderung der Befestigungen auf der Halbinsel Kwantun. Die der Belagerung selbst liegt außerhalb der Aufgabe unserer Arbeit.

Dagegen fügen wir Berichte von Augenzeugen an, die teils den Eindruck, welche die Befestigungen von Port Arthur auf sie gemacht hatten, teils den Zustand unmittelbar nach der Übergabe dieser Festung schildern.

Wir geben zunächst dem Herrn Major von Bronsart das Wort, der den ersten Eindruck wiedergibt, den er bei der Fahrt vom Bahnhof Tschakiatun aus, der damaligen Endstation in Betrieb, bis in die Festung gemacht hat. Er schreibt wörtlich:

„Wir fuhren durch eine weite, flache Ebene auf eine sich im Süden schroff auftürmende Bergkette zu. Ich vermutete auf den kahlen Höhen die ersten russischen Befestigungsanlagen; aber nur kurze Zeit hatten die Verteidiger hier in flüchtig hergerichteten Stellungen Widerstand geleistet, um sich dann auf die viel weiter südlich liegenden ständigen Werke der Festung zurückzuziehen. — Als wir näher kamen, schoben sich die Felsenwände zu einem schmalen Tale auseinander, in dem wir langsam vorwärts fuhren . . .

Digitized by Google

Dort, wo die Straße westlich der Wolfsberge ihren höchsten Punkt erreicht, stiegen wir aus und erkletterten eine mit Geschoßsplittern bedeckte Anhöhe. Tiefe Ausschachtungen in dem felsigen Boden und starke Deckungen aus Sandsäcken ließen erkennen, daß wir uns in der japanischen Artilleriestellung vor Port Arthur befanden. Als wir oben auf die Brustwehr traten, lag die Festung vor uns.

Zunächst sah das Auge nur eine Berglandschaft, in der sich verschiedene Höhenzüge terrassenförmig hintereinander erhoben, besetzt mit zahlreichen, kegelförmigen Kuppen, als deren höchste der mächtige Gebirgsstock des Ljao-te-schan in der Ferne aufragte. — Dahinter dehnte sich das im Sonnenschein funkelnde Meer aus, der Kriegsschauplatz der japanischen Flotte. Von der Stadt war nichts zu sehen, vom Hafen nur einige schmale Wasserflächen.

Erst allmählich unterschied das Auge die russischen Festungswerke, deren Lage uns nun von unserem Begleiter erklärt wurde.

In dem etwa 3 km breiten Tale vor uns sahen wir auf flachen Bodenwellen südwestlich des alten Marinelagers (jetzt Dorf Schuischi-ying) die vier Infanteriewerke, deren endgültige Wegnahme den Japanern erst nach langen Kämpfen gelang. Östlich des Dorfes zeigte sich die „Wasserwerk-Schanze“, auch „Fort Kuropatkin“ genannt. Auf den ersten Blick erscheint es schwer begreiflich, daß diese verhältnismäßig schwachen Erdwerke einen so nachhaltigen Widerstand leisten konnten. Wenn man jedoch bedenkt, daß sie unter dem unmittelbaren Schutz der sehr starken Befestigungen der Nordfront lagen, die jeden Versuch der Japaner, sich dort festzusetzen, so lange vereitelten, bis die Verteidigungsartillerie der Festung niedergekämpft war, so ist die lange Dauer des Kampfes um die vorgeschobenen Schanzen kein Wunder.

Weit im Südwesten unseres Standpunktes gewahrten wir in dem Kuppengewirr den steilaufragenden „Hohen Berg“ (den sogenannten Zweihundertunddrei-Hügel), um dessen Besitz beide Gegner mit so heldenmütiger Tapferkeit gerungen hatten.

Dann wurden unsere Blicke auf die Hauptangriffsfront gelenkt. Jenseits des sich vor unseren Füßen ausbreitenden Tales waren die einzelnen, aus dem Höhenzuge hervortretenden Kuppen scharflinig abgeflacht. Ihre bis in das Tal hinabstreichenden Abhänge schienen wie von Maulwürfen durchwühlt zu sein.

Mit dem Fernglas konnte man auf den Höhen deutlich die von unzähligen Geschossen beschädigten russischen Befestigungen

Digitized by Google

erkennen, zu denen die in den Felsen hineingearbeiteten japanischen Annäherungswege hinanführten. Unmittelbar hinter diesem von starken Festungsbauten gekrönten Höhenzuge erhob sich ein zweiter, der den vorderen überragte und mit seinen zahlreichen Batterien- und Infanteriewerken stets in den Kampf der vorderen Stellung eingegriffen und dieser dadurch eine erhöhte Stärke verliehen hatte.

Nach der für die heutigen Schußleistungen schwerer Artillerie geringen Entfernung mußte die Wirkung der japanischen Geschütze gegen die russischen Werke und die ziemlich dicht dahinterliegende Stadt eine sehr bedeutende gewesen sein. Als mich unsere Begleiter nach meinem Urteile über die Festung fragten, konnte ich nur sagen, daß mir die ständigen Forts der Stadt und dem Hafen keinen ausreichenden Schutz zu gewähren schienen. Man vermochte aus der japanischen Artilleriestellung ohne weiteres in die Stadt, in den Hafen, sogar bis in die Küstenbefestigungen hineinzuschießen, ohne daß die Landforts dies hätten verhindern können. Nur unangebrachte Sparsamkeit dürfte den ursprünglichen Plan der russischen Heeresverwaltung, die jetzt als japanische Artillerieaufstellung dienenden Höhenzüge mit ständigen Anlagen zu befestigen, vereitelt haben...“

Von besonderem Werte für die Kenntnis des Charakters der Befestigungen der Russen und des Zustandes der Festung bei der Übergabe sind die Bemerkungen über den „Stützpunkt 3“ (Zwischenwerk III) — das Fort Sung-shu-schan der Japaner — und die Befestigung der im Laufe der Belagerung so berühmt gewordenen „Höhe 203“, des „Hohen Berges“ der Russen. Sie geben zugleich ein interessantes Bild der Tätigkeit beider Gegner.

Vom „Stützpunkt 3“ heißt es u. a.: „Die Drahthindernisse, die hier gestanden hatten, waren bereits teilweise beseitigt. Nach den noch in großer Ausdehnung stehengebliebenen Resten zu urteilen, werden sie den Stürmen der Japaner keinen übermäßig schwer zu überwindenden Aufenthalt bereitet haben. Sie hatten nur wenig mehr als Kniehöhe und waren nicht über 2—3 m breit. Da die Pfähle aber nicht von vornherein auf dem Glacis tief eingegraben, sondern in das Geröll des felsigen Bodens behelfsmäßig hineingesteckt worden waren, standen sie lose und konnten umgetreten werden.

Der Nord- und Westhang der Höhe, auf der sich das Fort befand, zeigte zahlreiche, tiefe Wasserrisse und tote Winkel, die von dem Angreifer sehr zweckentsprechend zur Anlage von ge-

Digitized by Google

deckten Annäherungswegen benutzt zu sein schienen. Ein Aufräumen des Vorfeldes seitens der Verteidiger war nur in geringem Umfange erfolgt. Vorgeschobene Schützengräben sollten im Zusammenwirken mit den flankierenden Nachbarbefestigungen dem Angreifer das Vordringen erschweren, dienten aber später den Japanern als willkommene Deckung.

Als wir den Abhang und das Glacis des Forts von Westen erstiegen, sahen wir sofort die ausgiebige Wirkung der japanischen Artillerie. Der ganze Boden war so dicht mit Geschoßsplittern und Felstrümmern besät, daß er seine ursprüngliche Beschaffenheit völlig verloren hatte. Die Trichter, die von dem Aufschlage der schweren Geschosse herrührten, lagen einer unmittelbar neben dem anderen. Kaum ein Fleck schien vorhanden, der nicht getroffen war. Der harte Felsboden hatte jedoch dem tieferen Eindringen der 28 cm-Granaten Widerstand geleistet, denn die Löcher waren nur flach, etwa $^1/_2$—1 m tief.

Der Abstieg vom Glacis in den Graben wurde uns durch die vom äußern Grabenrande und auch vom Hauptwall herabgerutschten Schuttmassen erleichtert. Die früher fast senkrechte Grabenwand war an mehreren Stellen, anscheinend durch Sprengung, abgeflacht, die Grabensohle halb zugeschüttet. Die vor der Nordspitze des Forts tief in den natürlichen Felsen des Grabens eingebaute Grabenwehr, die schmale Schießscharten in dicker Betonmauer zeigte, hatte jedoch durch flankierendes Maschinengewehrfeuer alle Stürme der Japaner abgewiesen, bis sie durch Sprengung zerstört war.

Zu diesem Zwecke hatten die Angreifer vom Glacis aus in mühseliger Arbeit durch den Felsen hindurch schräge Schächte gegen die Betondecken und -Wände der Grabenwehr vorgetrieben. Durch die Sprengung waren die etwa 2 m dicken Betonschichten zum Bersten gebracht worden. Große Stücken waren abgesprungen und in den Graben geflogen. Durch die entstandenen Löcher hindurch drangen die Japaner in das Innere der Grabenwehr, aus der sie die Besatzung nach heftigem Bajonettkampf vertrieben.

Der von hier aus oberhalb der Grabensohle durch den Hauptwall nach dem Fort führende, mit Beton gedeckte und mit Schießscharten versehene Gang war so verschüttet, daß kaum noch die Decke aus dem Geröll heraussah.

Wir erstiegen nun den Hauptwall. Seine ursprüngliche Böschung muß nach den vielen Stellen, an denen der schroffe Fels roh bearbeitet zutage tritt, ziemlich steil gewesen sein. Jetzt hatten

Digitized by Google

die abgebröckelten Trümmer mehrere leidlich bequeme Aufstiege geschaffen, auf denen wir hinankletterten.

Das Innere des Forts war bis zur Unkenntlichkeit zerstört.

Aus dem wüsten Trümmerhaufen ragten eiserne Lafettenteile, halbverschüttete Kanonenrohre und einige Beton- und Mauerreste hervor; zahlreiche Sandsäcke, Patronenkisten und zerbrochene Waffen lagen umher. Bekanntlich hatten die Japaner auch das Innere des Forts in die Luft gesprengt, um es endgültig in ihren Besitz zu bekommen. Denn die Stürme, die nach der Sprengung und Beseitigung der äußeren Grabenwehr auf das eigentliche Fort unternommen wurden, waren von der russischen Besatzung, die in der auf der Rückseite des Werkes in den Felsen eingebauten Kehlkasematte sicheren Schutz vor der Beschießung gefunden hatte, aus starken Hohlräumen durch Maschinengewehrfeuer abgeschlagen worden. Die Arbeit, einen langen Stollen von der Grabensohle unter dem Hauptwall hindurch bis etwa unter die Mitte des Forts zu treiben, hatte viel Zeit und Mühe erfordert, weil die Bohrungen in dem harten Gestein kaum 30—50 cm täglich vorschritten. Die Sprengung war jedoch um so vollständiger gelungen, als die Japaner außer ihrer sehr starken Sprengladung auch den Munitionsraum des Forts zur Entzündung gebracht hatten.

In der Kehle waren die gemauerten Wände der Kasematte noch leidlich erhalten, jedoch vielfach geborsten. Die Besatzung hatte, als sie halbverschüttet nach der Sprengung durch die Fenster zu entkommen suchte, alle Öffnungen durch japanische Maschinengewehre besetzt gefunden und sich daher ergeben. Etwa 160 Verschüttete wurden noch lebend von den Japanern aus den Trümmern herausgegraben. Es ist schwer zu entscheiden, wen man in diesem Kampfe mehr bewundern soll: die todesmutigen, schutzlosen Angreifer, die in immer wiederholten, ungeheuer verlustreichen Stürmen versucht hatten, die langsame Belagerungsarbeit abzukürzen, oder die standhaltende Zähigkeit der Verteidiger, die, in ihren sicheren Deckungen sitzend, erst alle Stürme abgeschlagen und dann die sich ihnen unsichtbar unter der Erde nähernde Gefahr bis zum letzten Augenblicke ausgehalten hatten!“

Der „Hohe Berg“ (Wüssokaja Gora), die in den Berichten oft genannte „Höhe 203“, war bekanntlich von den Russen nur behelfsmäßig befestigt.

Die ganze Verteidigungsstellung auf dem schmalen Gipfel bestand nur aus einem Schützengraben und zwei auf dem rückwärtigen

Digitized by Google

Hange liegenden Blockhäusern. Von dieser Höhe aus hatte man eine volle Einsicht in Stadt und Hafen.

Als die Japaner diese Stellung genommen hatten, welche seitens der Russen im Bewußtsein ihrer Bedeutung mit der größten Hartnäckigkeit verteidigt wurde, benutzten sie diese als Beobachtungspunkt für die Leitung des Artilleriefeuers, nachdem sie die Höhe zur nachhaltigen Verteidigung eingerichtet und mit einigen Feldgeschützen ausgestattet hatten.

Nun waren die in dem engen Fahrwasser des Hafens wie angekettet liegenden schweren Panzer den 28 cm-Granaten als nicht zu verfehlende Ziele verfallen. Einer von ihnen nach dem anderen wurde so getroffen, daß er sich auf die Seite legte und sank. Das einzige nach stundenlangem Manöverieren aus dem Hafen zur Reede entronnene Schlachtschiff „Ssewastopol" fiel dort den japanischen Torpedobooten zum Opfer.

Bronsart gibt von dieser interessanten Höhe und ihren Befestigungen die folgende Beschreibung: „Ein künstlich in den Fels gehauener, etwa 3 m breiter Weg schlängelte sich in vielen Windungen am Südostabhange hinauf. Unser Versuch, die Höhe auf der kürzesten Linie zu erklimmen, mußte nach wenigen Minuten aufgegeben werden.

Selbst unter gänzlicher Nichtachtung der Schäden, die unsere Bekleidung erlitt, war es unmöglich, die schroffe, mit Felsengeröll und Granatsplittern bedeckte Felsenwand zu ersteigen. Wir liefen Gefahr, die ganze Reise in schnellster Fahrt wieder bergab zu machen, noch ehe wir die Hälfte der Höhe erklommen hatten. Von der nächsten Windung des Weges an blieben wir also vorsichtig auf gebahntem Pfade, auf dem wir den Gipfel, trotzdem wir rüstig ausschritten, erst nach 20 Minuten erreichten.

Hier oben aber wehte ein so heftiger Sturm, daß wir uns nur mühsam behaupten konnten. Dicker, mit kleinen Steinen vermengter Staub, der vom jenseitigen Abhang herübergetrieben wurde, machte den Aufenthalt fast unerträglich und erschwerte die Übersicht.

Auf dem höchsten Punkte des Doppelgipfels erhob sich eine Holzsäule mit Inschriften, errichtet von den Japanern zum Gedächtnis der hier tapfer kämpfend Gefallenen.

Als ich an den von den Angreifern erstiegenen Nordwesthang des Berges herantrat und hinabsah, faßte mich ein Gefühl des Schwindels, so schroff stürzte der Felsen hier ab. Ich glaube, daß

Digitized by Google

die Böschung durchschnittlich 45—50° betrug, an vielen Stellen noch steiler war.

Aus dem weit unten liegenden engen Tale führten tief in den steinharten Boden gearbeitete Annäherungswege an den Fuß der Höhe und dann auf den Hang hinauf, bis dicht unterhalb der russischen Infanteriestellung, die sich in behelfsmäßiger Ausführung als sehr tiefer, schmaler Schützengraben um den ganzen Gipfel herumzog.

Wochenlang haben hier beide Gegner auf eine Entfernung von nur 30 m einander gegenübergelegen. Kein Tag verging, ohne daß nicht erbittert um den Besitz dieses wichtigen Punktes gekämpft wurde . . . ."

Man kann es kaum begreifen, wie die 200—300 Mann, welche die oben kurz charakterisierten Verteidigungsanlagen besetzt hielten, in dem später auch auf diesen Berg geleiteten Feuer der 28 cm-Haubitzen haben aushalten können. Denn buchstäblich war die Höhe mit Granatsplittern bedeckt, so daß man den aufgewühlten Felsenboden kaum sah, berichtet Bronsart weiter.

Über 1500 t Eisen haben die japanischen Geschütze hierher geschleudert. Es ist nur anzunehmen, daß die Russen während der Beschießung einzelne Wachen in der dem Feinde zugewandten Fronte der Stellung belassen, alle anderen Mannschaften auf dem rückwärtigen Hange in Deckung gebracht haben. Die verhältnismäßig großen Zwischenräume, in denen die Geschosse der nur alle vier Minuten schußbereiten 28 cm-Haubitzen heransausten, konnten von den russischen Wachen zur Beobachtung des Vorgeländes ausgenutzt werden, so daß ein Sturm sie nicht überraschte. Das Ziel der 28 cm-Haubitzen, der tiefe, schmale, mit Unterständen in der Felsenwand versehene Schützengraben war bei der weiten Entfernung außerordentlich schwer zu treffen, und seine dicke, von natürlichem Felsen gebildete Brustwehr bot den japanischen Geschossen einen kaum zu brechenden Widerstand.

So oft die Japaner auch in den Schützengraben stürmend eindrangen, sie konnten sich darin nicht halten, solange die Maschinengewehre der festen russischen Blockhäuser noch in Tätigkeit waren, und als es nach unerhörten Opfern gelang, das eine dieser kleinen Werke zu nehmen, vertrieb schweres Artilleriefeuer aus den südlich der Höhe 203 gelegenen russischen Forts im Verein mit dem Gegenstoß bereitgestellter starker russischer Reserven die Japaner immer wieder von dem blutgetränkten Gipfel.

Digitized by Google

Den Russen soll der Kampf um die Höhe etwa 5000 Tote gekostet haben, die unweit in einem Tale auf einem schmucklosen Begräbnisplatz in dem steinigen Boden ruhen.

Beide Gegner wußten die Bedeutung dieses wichtigen Punktes richtig zu schätzen; beide haben Wunder der Tapferkeit verrichtet.

Als die Japaner am 5. Dezember 1904 den Berg nach langer Artillerievorbereitung endgültig eroberten, gingen die Russen auch aus den benachbarten Stellungen bis in die ungefähre Linie der alten chinesischen Mauer zurück."

So weit der deutsche Generalstabsoffizier!

Wir vervollständigen diese lebensvolle Schilderung durch einige Ausführungen B. W. Nörregaards, des norwegischen Artillerieoffiziers, der, wie erwähnt, die ganze Zeit der Belagerung auf japanischer Seite zubrachte.

Er bestätigt vom Standpunkte des Angreifers aus, daß es eine einem ernsteren Angriff von der Landseite her gewachsene Festung Port Arthur eigentlich gar nicht gab, als die Geschosse der japanischen Flotte zuerst auf die Werke der Seeseite geschleudert wurden.

Er erkennt aber zugleich die fieberhafte Tätigkeit der russischen Heeresleitung an, die Versäumnisse der vorangegangenen Jahre in der Ausstattung mit Verteidigungsmitteln aller Art, einschließlich der Lebensmittel, nachzuholen und die Lücken und Fehler der Befestigungsanlagen zu bessern.

Aber, so viel auch geschaffen wurde, die Erbauung von den neuen Angriffsmitteln gewachsenen Anlagen der ständigen Befestigung war unmöglich.

Man hatte nur so viel Zeit, einige wenige Werke zu Forts permanenten Charakters auszubauen. Zum allergrößten Teile wurden sie nur als Behelfsbefestigungen ausgeführt. Von der doppelten Linie permanenter Forts, die man, wie wir oben sahen, bei Port Arthur geplant hatte, konnte man nur noch die innere Linie, die sich in einem Halbkreis längs der Anhöhen südlich des Schuischi-Tales hinzog, ausführen, während man auf die äußeren Fortslinien verzichten mußte. Die beigegebenen Karten geben ein Bild des Ausbaues der Befestigungen seit dem Tage der Eröffnung der Feindseligkeiten, weshalb wir hier darauf verweisen.

Ein nicht unwichtiges Glied der Verteidigungsanlagen soll nach Nörregaard in der östlichen Fortsgruppe ein gedeckter Weg gewesen sein, der alle Forts miteinander verband.

Digitized by Google

Dieser „gedeckte Weg“ soll bereits in der chinesischen Zeit angelegt sein, weshalb man ihm wohl auch den Namen der „chinesischen Mauer“ gab. Die Russen hatten ihn bedeutend erweitert und verbessert.

Japanische Korrespondenten behaupten, daß man von manchen Punkten aus den Weg im Gelände verfolgen konnte, so von dem etwa 12 km nördlich der alten Stadt liegenden Felskegel des Fenghoangschan, von dem General Nogi zuerst Port Arthur rekognosziert hatte.

Japaner behaupten, er hätte sich wie eine schwarze Linie von den hellgrünen oder sandgrauen Abhängen abgehoben, an einzelnen Stellen wäre er besonders verbreitert worden. Er wäre von einem Wall begleitet gewesen, der ihn gegen direktes Feuer schützte und hätte von sich aus Seitenwege zu allen Befestigungsanlagen entsandt. Ähnliche Verbindungswege waren zwischen den verschiedenen Artilleriestellungen angelegt.

Die Fachleute haben schon während des Krieges, ungeachtet des Mangels an zuverlässigen Nachrichten, aus den Vorgängen bei der Belagerung eine reiche Reihe von Folgerungen für den modernen Festungskrieg ziehen wollen.

Wir stehen mit Bezug hierauf auf dem Standpunkte, vor zu schnellen Schlußfolgerungen allgemeiner Gültigkeit zu warnen, weil man die unzureichende Kraft der Angriffsmittel gegenüber der von Natur besonders starken Stellung des Verteidigers bei der Beurteilung des Kampfes immer in Rechnung stellen muß.

Wir glauben aber auch, daß die mangelhafte Anlage der Befestigungen, die zum Teil unrichtigen Maßnahmen bei der Verteidigung des Vorgeländes, der Mangel an Ausfällen des Verteidigers im großen Stile und vieles andere, endlich manche entschieden unrichtig unternommene Stürme des Angreifers es ratsam erscheinen lassen, nicht zu schnell endgültige Lehren für den Festungskrieg aus dem Kampfe um Port Arthur zu ziehen.

Ist also die Ausbeute an militärtechnischer Erfahrung von dieser Belagerung nicht so groß, wie man es wohl erwarten durfte, weil die Führung des Angriffes und die der Verteidigung eine Reihe abnormer Verhältnisse aufweisen, so bietet Port Arthur eine um so reichere Ausbeute für die Psychologie des Krieges.

Sie weist uns darauf hin, in der Erziehung der künftigen Generationen unseres Volkes die Pflege des moralischen Elements und die Pflege der körperlichen Gesundheit voranzustellen und allem

Digitized by Google

entgegenzuwirken, das die kriegerische Leistungsfähigkeit unseres Volkes zu verringern geeignet ist.

In erster Linie gilt dieser Kampf der die Gesinnung unseres Volkes vergiftenden revolutionären Sozialdemokratie, bzw. ihren Führern und gewerbsmäßigen Agitatoren, dann aber auch dem Materialismus und der entnervenden Genußsucht, die in allen Ständen unseres Volkes Raum zu gewinnen scheinen.

Wir wollen hier nicht den Geist des japanischen Heeres und seines in den ritterlichen Grundsätzen der Moral des Bushido erzogenen Offizierkorps einer näheren Betrachtung unterziehen. Ihre Bedeutung für die Erfolge Japans ist hinlänglich und oft gewürdigt.

Hinzufügen wollen wir aber, daß der russische Soldat mit seltener Zähigkeit und Tapferkeit gekämpft hat, so daß die Festung Port Arthur sieben Monate lang einen bedeutenden Teil der japanischen Streitkräfte gefesselt hat.

Um so tragischer ihr Ende. Hier scheiden sich die Wege. Der in antiker freudiger Selbstaufopferung seiner Söhne und seiner sich ohne Zögern und Klagen dem sicheren Tode weihenden Soldaten unerschütterliche japanische Oberbefehlshaber verliert sein Ziel nie aus dem Auge. Der russische General, welcher beim Beginn der Belagerung seinen Offizieren und Soldaten zurief, sie sollten nie vergessen, daß sie sich dem Tode weihten, denn niemals würde er dem Feinde lebend die Festung übergeben, verlor die geistige und seelische Spannkraft und übergab die Festung, ohne sein Versprechen zu halten, seine Pflicht gegen seinen Kaiser zu erfüllen.

Ebenso unerwartet, wie die Übergabe den Japanern kam, ebenso verhängnisvoll wirkte sie auf den Gang des Krieges ein.

Nicht ganz mit Unrecht hat man das gewaltige Schauspiel*), welches vor den Augen der atemlos lauschenden Welt in Port Arthur sich abrollte, verglichen mit einem Drama, das bewunderungswürdig aufgebaut ist, in dem wir von der Hand des Meisters von der einen sinnreich ausgedachten und glänzend vorgeführten Szene zur andern fast bis an das Ende geleitet werden, bis plötzlich die starke Hand uns losläßt und die ganze Wirkung des Dramas verloren geht, vernichtet wird von dem flauen Schluß des Stückes, das so matt und falsch ausklingt, ohne in Harmonie mit dem feurigen Geiste des Ganzen zu sein . . .

---

*) Nörregaard, Die Belagerung von Port Arthur.

Digitized by Google

Die Belagerung von Port Arthur ist sicherlich eine gewaltige Tragödie, aber das tragischste an ihr ist, daß sie nicht wie eine Tragödie enden sollte.

General Stößels tragische Schuld ist es, daß er es nicht verstanden, nicht die Seelengröße gehabt hat, seinem Vaterlande die Verteidigung dieser Festung als eine der stolzesten Waffentaten russischer Geschichte zu erhalten. Was will dieser Tragik gegenüber der Umstand bedeuten, daß er sich selbst den Lorbeerkranz von der Stirne riß, der diese, ob mit Recht oder Unrecht, bisher geschmückt hatte.

Der 2. Januar 1905, an welchem Tage um 9 Uhr 30 Minuten abends die Generäle Stößel und Nogi die Bedingungen der Kapitulation unterzeichneten, lieferte die Festung an Japan aus, nachdem sie fast sieben Jahre im russischen „Pachtbesitz“ gewesen war. Welche Verschiebung der Machtstellung Rußlands und Japans im Fernen Osten hatte dieser 2. Januar 1905 der Welt kund getan; wie tritt die Bedeutung des Jahres 1904 für die Geschichte Ostasiens vor unser geistiges Auge, wenn wir zurückdenken an den 27. März 1898. Damals unterzeichnete der russische Bevollmächtigte in Peking die Übereinkunft, kraft deren Rußland auf 25 Jahre die Häfen von Port Arthur und Talienwan mit einem Landstriche und einer Zone des Meeres erwarb und ihm gleichzeitig der Bau einer Anschlußbahn an die Sibirische Bahn gestattet wurde, und am Abend dieses Tages rückte der russische Oberst Ssawitsch mit einigen Kompagnien Schützen ein, die chinesischen Befestigungen, aus denen gleichzeitig die chinesischen Truppen ausrückten, wurden besetzt, und auf der Solotaja Gora (dem Goldenen Berge) an Stelle der gelben Fahne mit dem Drachen die russische Flagge gehißt.

Am 4. Januar 1905 aber begann der Auszug der entwaffneten russischen Truppen aus der Festung.

Die Japaner, welche schon am 3. Januar die beherrschenden Höhen rings um die Stadt besetzt hatten, nahmen vom 5. Januar ab Besitz von Stadt, Hafen, Küstenbefestigungen und der Werke auf dem Ljaoteschan.

Am 12. Januar meldete General Nogi, daß die Festung mit allem Material ordnungsmäßig übergeben sei.

Nach der amtlichen Stärkenachweisung vom 5. Januar betrug die Kopfzahl aller Angehörigen des russischen Landheeres und der Flotte, die gefangen wurden:

Digitized by Google

8 Generale,
4 Admirale,
1307 Offiziere, obere Beamte und Militärärzte,
26 934 Unteroffiziere, Mannschaften, untere Beamte,
4145 Nichtstreitbare, einschließlich der in Port Arthur selbst ansässigen Freiwilligen, Werft- und Hafenarbeiter russischer Staatsangehörigkeit.

Den Japanern fielen an Waffen und Kriegsmaterial in die Hände:
546 Geschütze, ohne die auf den Schiffen befindlichen,
35 252 Gewehre,
82 670 Granaten, darunter allerdings auch nicht unbedeutende chinesische, für die russischen Geschütze nicht verwertbare Bestände an Geschossen,
3000 kg Pulver,
2 500 000 Gewehrpatronen,
1920 Pferde,
Lebensmittel für die volle Besatzungsstärke,
80 000 Tonnen Kohlen.

Bei den schweren Schicksalsschlägen, die das Zarenreich in dem Kriege mit Japan zu erdulden, bei den andauernden Niederlagen, die Armee und Flotte erlitten hatten, war der einzige Lichtpunkt, an den sich die Hoffnung des russischen Volkes klammerte: Port Arthur und seine allgemein anerkannte Verteidigung.

Die Regierung, der man von seiten der oppositionellen Elemente aus den Erscheinungen des so mangelhaft vorbereiteten Krieges die heftigsten Vorwürfe machte, konnte bisher auf die Leistungen Port Arthurs zu ihrer Rechtfertigung hinweisen.

Mit dem Falle dieser Festung war ihr auch diese Waffe zu ihrer Verteidigung aus der Hand genommen.

Als nun auch nach der Kapitulation beim Bekanntwerden der Bedingungen derselben und der Verhältnisse der Verteidigung am Tage der Übergabe Gerüchte über den bisher als Helden geltenden Kommandanten und über Mißstände in der Festung die Luft zu durchschwirren begannen, da brach im russischen Volke ein Sturm des Unwillens, ein Ton der Kritik der Regierung und ihrer Organe los, wie man ihn bisher in der von der Zensur noch nicht befreiten Presse niemals gekannt hatte.

Man darf daher nicht ganz mit Unrecht sagen, daß mit dem Falle der Festung die revolutionären Bewegungen — wenn auch zuerst auf rein geistigem Gebiete — ihren Anfang nahmen.

Digitized by Google

So ist Port Arthurs Name mit der inneren Geschichte Rußlands verwachsen.

Welche Veränderungen die Japaner mit der eroberten Festung vornahmen, ist bei der Geheimhaltung aller militärischen Maßnahmen in diesem Reiche nicht öffentlich bekannt geworden, so viel man auch darüber in der Presse schrieb.

Gewiß ist, daß sie die Erfahrungen der Belagerung und der Fehler der Erbauer der Festung verwerten und sich in Port Arthur einen Stützpunkt ihrer Macht am Gelben Meere und auf dem Festlande schaffen werden, mit denen die Zukunft rechnen muß*).

---

*) Während wir dies niederschrieben, kam uns folgender Artikel der „St. Petersburger Zeitung" in die Hand, der den Stempel der Wahrheit an sich trägt und der sich mit Bezug auf die Festung mit dem deckt, was uns Deutsche berichteten, die im Juli 1906 Port Arthur besuchten.

Wir geben diesen Artikel daher nachstehend unverändert wieder:

„Port Arthur zeigt, seitdem sich dort die Japaner häuslich niedergelassen haben, in vieler Beziehung ein wesentlich anderes Bild als zur Zeit der russischen Herrschaft; namentlich macht sich dies in der sogenannten alten Stadt bemerkbar. Den Handel haben die rührigen Japaner so gut wie ganz an sich gerissen, sehr zum Verdruß der Chinesen, die jetzt allen Grund haben, mit Wehmut der russischen Zeit zu gedenken. Besonders mißmutig ist die chinesische Geschäftswelt darüber, daß die Japaner einen Ein- und Ausfuhrzoll auf Waren gelegt haben. An die Stelle der chinesischen Kulis sind japanische getreten. Der Umsatz im geschäftlichen Leben ist indessen gegenwärtig nicht sehr groß, doch erwartet man einen Aufschwung, wenn die Truppen, die sich nördlicher befinden, zur Stadt kommen. In der sogenannten neuen Stadt hat sich jetzt in der früheren Russisch-Chinesischen Bank eine japanische Bank einquartiert, und in den russischen Geschäften stehen meist Japaner hinter den Ladentischen. Sonst ist aber in Port Arthur alles unverändert. Augenblicklich sind die Japaner mit Anlegung von Wasserleitungen und Straßenbahnen beschäftigt, ebenso wird eine elektrische Kraftstation für Beleuchtung hergestellt. Die Europäer vermieten ihre Häuser für billige Preise, da die Nachfrage nach Wohnungen gering ist. Die Festungswerke sind anscheinend noch meistens in demselben Zustande wie früher, mit Ausnahme der gegen das Meer gerichteten Forts, wo die Japaner keinen Angehörigen einer anderen Nation hineinlassen. Die Landforts hingegen sind für jedermann zugänglich."

Digitized by Google

Dalnij (Talienwan).

Die Gründung des russischen Dalnij und seine Entwicklung ist eine der interessantesten Episoden der neuesten Geschichte Rußlands im Fernen Osten.

Wenn es auch erst späteren Zeiten vorbehalten sein mag, den Schleier von den heute vor der Welt noch verborgenen Geheimnissen der russischen Verwaltung, soweit sie die, man darf wohl sagen verhängnisvolle Begünstigung dieses Hafens und dieser Zukunftsstadt betrifft, zu lüften, so liegen doch bereits interessante und amtliche Urkunden vor, die einen Einblick in die Motive gestatten, welche den Anschauungen der maßgebenden Regierungskreise zugrunde lagen.

Die wichtigste derselben ist der schon bei Port Arthur erwähnte, 1903 dem Kaiser vom heutigen Grafen Witte abgestattete „Alleruntertänigste Bericht", der sich mit den Hoffnungen beschäftigt, welche man auf diese Neuschöpfung Rußlands am Gelben Meere an entscheidendster Stelle setzte.

Wir stellen daher den Dalnij betreffenden Teil hier voran und werden erst, nachdem wir uns mit dem großartigen Programm des berühmten Finanzmannes bekannt gemacht haben, auf die Schilderung dessen eingehen, was von ihm verwirklicht wurde, bis die Einnahme der Hafenstadt durch die Japaner der Ausführung dieser Pläne ein jähes Ende bereitete.

„Als Endpunkt der Ostchinesischen Eisenbahn," so sagt Witte, „oder richtiger ihres südlichen Zweiges, ist Dalnij zu betrachten. Durch den Allerhöchsten Willen Euer Kaiserlichen Majestät ist es dieser Stadt bestimmt worden, ein erstklassiger Handelsplatz im Fernen Osten zu werden.

Der Gedanke, am Endpunkte der längsten Eisenbahnlinie der Welt und am Ufer des nie gefrierenden Gelben Meeres einen erstklassigen Handelshafen zu begründen, entstand bereits 1898 bei der Abschließung des Vertrages mit China über die Pacht des Kwantun-Gebietes, in dem ausdrücklich gesagt ist, daß, während Port Arthur nur den Kriegsschiffen Rußlands und Chinas offen, der übrige Teil der Küste den Handelsschiffen aller Nationen zugänglich sein soll. Gleichzeitig machte die russische Regierung im „Prawitelstwenniij Westnik" bekannt, daß sie die Absicht habe, in der Bucht von

Digitized by Google

Talienwan für den Fernen Osten einen großen Hafen für die Handels- und gewerblichen Unternehmungen aller Völker zu begründen.

Mit besonderer Deutlichkeit ist diese Absicht in der Kabinettsordre vom 30. Juni (13. Juli) 1899 ausgesprochen worden, in welcher Euer Majestät es für angezeigt erachteten, die Welt mit der Begründung der Stadt Dalnij und der Gewährung der Rechte eines Freihafens bekannt zu machen."

Indem sich der Minister nun sehr eingehend mit der Zukunft Dalnijs als Welthandelsplatz beschäftigt, kommt er zu folgendem Urteile:

„Die Bedingungen für die Entfaltung eines regelrechten Hafen- und Stadtlebens in Dalnij würden etwa im Jahre 1904 geschaffen sein. Doch versteht es sich von selbst, daß diese Bedingungen noch nicht genügen, um einen Seehandelsplatz ersten Ranges in das Leben zu rufen, wie er hier nach den Allerhöchsten Direktiven Euer Majestät entstehen soll. Zur Erreichung dieses Zieles bleibt noch eine ganze Reihe mehr oder minder verwickelter Aufgaben zu erfüllen. Bei den wichtigsten gestatte ich mir zu verweilen.

Die Zukunft Dalnijs als Handelsstadt wird ganz besonders von dem Warenverkehr abhängen, den man mit der Ostchinesischen Eisenbahn dorthin lenken kann. Beachtung verdient unter diesen Frachten die Steinkohle wegen der Entwicklung des Dampfschiffsverkehrs. Zu diesem Zwecke muß die Steinkohlenzufuhr nach Dalnij aus den vielen Steinkohlenlagern der südlichen Mandschurei organisiert werden. Allerdings kann man augenblicklich nicht bestimmt sagen, wie weit dieser Plan ausführbar ist, da durchaus nicht für alle Kohlenlager der südlichen Mandschurei die Menge und Güte der Kohlen festgestellt ist. Mehr oder weniger sichere Ergebnisse sind in dieser Beziehung nur für die bei Mukden gelegenen Jantaj-Gruben erzielt worden, die ich bei meiner Besichtigung der Bahnlinie in Augenschein nahm. Ihre Ausbeutung ist allerdings seitens der Gesellschaft der Ostchinesischen Eisenbahn für ihre eigenen Bedürfnisse in Angriff genommen worden. Die Jantaj-Gruben und die in der Nähe der Grenze von Transbaikalien gelegenen Lager von Dalai Noor reichen aber auch völlig für die Anforderungen der Bahn aus*), so daß die längs der Südmandschu-

*) Es ist bekannt, wie vielseitige Verwendung die Kohlengruben des im Kriege oft genannten Jantaj für Zwecke der Kriegführung im Feldzuge 1904/1905 gefunden haben.

Digitized by Google

rischen Bahn gefundenen Kohlengruben ausschließlich für die Versorgung des Hafens von Dalnij verwendet werden können.

Ferner bin ich der Ansicht, daß, will man Dalnij zu einem Mittelpunkt des internationalen Handels machen, man diesen Platz mit Einrichtungen für das kommerzielle und kulturelle Leben versehen muß, welche, ebenbürtig den am weitesten entwickelten Handelshäfen im Fernen Osten, nicht allein die kommerzielle und industrielle Tätigkeit nicht beschränken, sondern auch die Aufenthaltsgewährung und die Ansiedlung der Ausländer und der Russen erleichtern.

Das Hauptsächlichste ist in dieser Hinsicht für Dalnij geschehen durch ein den eigenartigen Verhältnissen des Ortes entsprechendes Statut der Gemeindeverwaltung nach den Grundsätzen des für die Halbinsel Kwantun gegebenen und durch die Erhebung Dalnijs zum Freihafen (Porto Franco). Nach dieser Richtung hin muß von der Verwaltung auch in Zukunft weitergearbeitet werden."

Wie wenig diese großen Worte aber den Tatsachen entsprechen, weil eben eine überhaupt nennenswerte Zivilbevölkerung gar nicht vorhanden war, das geht aus den Wendungen des Berichtes hervor, die wir zur Charakterisierung der Verhältnisse hier folgen lassen.

Der Minister fand nämlich gar keine Stadtverwaltung vor, die, wenn genügende Elemente in der schwachen russischen Bevölkerung überhaupt vorhanden gewesen wären, sicherlich schon im eigenen Interesse gebildet wäre; denn geht in Rußland der Schlendrian in der Selbstverwaltung auch oft sehr weit, so weit hätte man es aber doch nicht kommen lassen — schon im eigenen Interesse. Fast wie eine Ironie klingt es, wenn wir in dem Berichte lesen: „In bezug auf die Verwaltung Dalnijs traf ich die Verfügung, daß die Gemeindeverwaltung möglichst schnell organisiert werde.

Nach dem intermistischen Statut für die Verwaltung des Kwantun-Gebietes wird die Fürsorge für die wirtschaftliche Verwaltung und die Einrichtung Dalnijs neben dem Stadthauptmann einem Stadtrat übertragen, der diesen Beamten zum Vorsitzenden haben wird und dessen Mitglieder sechs zu wählende Vertreter der Stadt und vier seitens der Gesellschaft der Ostchinesischen Eisenbahn zu ernennende Vertreter derselben sind.

Dieser Stadtrat besteht heute nicht. Seine Rechte und Pflichten sind durch im Mai 1902 erteilte Allerhöchste Genehmigung einstweilen dem Hauptingenieur für die Er-

Digitized by Google

bauung der Stadt und des Hafens übertragen worden. (Weil man eben bisher nur „baute“!! Anm.)

Da jedoch die Gesellschaft der Ostchinesischen Eisenbahn schon jetzt zum Verkaufe von Landparzellen in Dalnij an Private geschritten ist und sich binnen kurzem hier ein städtisches Leben entwickeln wird, so erscheint es notwendig, für die möglichst schnelle Einführung der normalen Ordnung Sorge zu tragen.“

Nachdem der Minister auf die von ihm nach dieser Richtung hin getroffenen Maßregeln hingewiesen, fährt er fort:

„Um russische kommerzielle Kräfte nach Dalnij zu ziehen, habe ich ferner dafür Sorge getragen, daß den soliden vaterländischen Firmen die Erwerbung von Grundeigentum in dieser Stadt möglichst erleichtert werde.

Indem man aber Maßregeln zur Heranziehung der russischen Kaufmannschaft trifft, darf man natürlich nicht vergessen, daß Dalnij kein Punkt des inneren russischen Handels, sondern des internationalen werden soll, und daß gerade in der ausgiebigsten Beteiligung dieses letzteren die Hauptbürgschaft für seine Zukunft liegt. Es ist also von wesentlicher Wichtigkeit, daß man neben der Ermunterung der russischen Kaufmannschaft nach Möglichkeit alles beseitige, was die Herstellung enger Handelsbeziehungen zu anderen Ländern hindern könnte.“

Dieser Passus der Denkschrift des Ministers Witte läßt durchblicken, daß die Regierung Dalnij ganz besonders begünstigt. Wladiwostok, dessen Freihafenstellung aufgehoben war, empfand die Konkurrenz schwer, und während man bisher immer um Maßregeln vorstellig geworden war, die den fremden Handel einschränken sollten, begann man jetzt lebhafter zu klagen, daß Dalnij, welches schon den Vorteil der günstigen geographischen Lage hätte, so bevorzugt werde.

Hiergegen wendet sich nun Minister Witte mit Ausführungen, die unter den heutigen Verhältnissen eigenartig berühren, wo die so hoffnungsvoll begrüßte, mit so großen finanziellen Opfern geschaffene Niederlassung für Rußland verloren ist, wo aber, was von dem Verhältnis zu Wladiwostok gesagt wird, doppelte Geltung hat, da Dalnij sich in den Händen einer fremden, mit seinen Handelsbeziehungen den Russen im Fernen Osten überlegenen Macht befindet.

„Spricht man von Dalnij — so heißt es nämlich in der Denkschrift — so muß man auch seiner Beziehungen zu Wladiwostok gedenken.

Digitized by Google

Gleich Dalnij ist Wladiwostok ein Endpunkt der Sibirischen Eisenbahn und daher in gleicher Weise daran interessiert, sowohl die Transitfrachten dieser Bahn als auch den Warenaustausch der Mandschurei mit anderen Ländern an sich zu ziehen. Die Gründung Dalnijs hat Wladiwostok ohne Zweifel ungeheuer geschädigt, und von den Kaufleuten dieser Stadt hört man jetzt beständig die Klage, daß Dalnij den Handel Wladiwostoks tot mache, und die Ansicht aussprechen, daß man, um die Bedeutung dieses Handelszentrums unseres Amur-Gebietes zu wahren, den Handel Dalnijs durch Tarife und andere Maßregeln einengen müsse.

Dieser Anschauung muß als einer mißverständlichen entgegengetreten werden.

Nachdem die Besetzung Kwantuns zur Tatsache geworden und die Eisenbahn gebaut ist, welche die Mitte des Gelben Meeres mit dem russischen Eisenbahnnetz verbindet, würde es den wesentlichen Interessen Rußlands widersprechen, wenn man der Gründung eines Handelshafens an einem Endpunkte dieser Bahn, an dem Ufer des warmen Meeres, zu dem Rußland ein unaufhaltsames geschichtliches Streben gehabt hat, entsagen wollte.

Wladiwostok kann jetzt keinen Vorzug vor Dalnij haben, welches der Schiffahrt das ganze Jahr hindurch geöffnet ist und den Handelszentren Chinas näher liegt. Auch durch eine künstliche Regulierung der Tarife kann man dem alten Wladiwostok nicht ein Übergewicht über das neu entstehende Dalnij geben . . .

Die Interessen beider Städte lassen sich vereinigen, indem die Konkurrenz zwischen ihnen beseitigt wird! Die Interessensphäre Wladiwostoks ist das Amur-Gebiet und die nordöstliche Mandschurei, diejenige Dalnijs der übrige Teil dieses Landes!“

Soweit der Bericht Wittes und die von ihm vertretenen Pläne der Regierung.

Sie trafen aber auf verschiedenen Seiten, nicht nur bei den interessierten Kreisen der anderen russischen Handelsplätze am Stillen Ozean, auf Widerspruch.

Dem gab die russische Presse mehrfach energischen Ausdruck.

So schrieb im Jahre 1903 die „St. Petersburger Zeitung“:

„Wenn man die verschiedenen Handelsplätze des Fernen Ostens, Sibirien mit einbegriffen, gesehen und von den hohen Erwartungen, die an Dalnijs kommende Bedeutung geknüpft werden, gehört und dann Dalnij eine längere Zeit selbst gesehen und beobachtet hat, dann ist augenfällig, daß Dalnij zurzeit nicht die Hoffnungen zu verwirklichen verspricht, die man darauf gesetzt hatte.“

Digitized by Google

Dann fährt der Einsender fort:

„Man gewinnt den Eindruck, daß irgend etwas das Emporkommen hindert, daß das Unternehmen irgendwo krankt.

Ein jeder, besonders der Ausländer, der Dalnij während der letzten zwei Jahre besucht, die verschiedenen Arbeiten und das in so wenigen Jahren Fertiggestellte besichtigt hat, war natürlich über die Größe des Unternehmens erstaunt und sagte, daß zu solchen Unternehmungen auch nur Rußland imstande sei. Ohne Zweifel ist das Unternehmen ein großartiges, und es ist sehr zu bedauern, daß dasselbe sich bisher nicht zweckentsprechend erweist und daß der gehoffte Warenverkehr sich fernhält. Der Glaube an die Zukunft Dalnijs unter der ausländischen Kaufmannschaft im Fernen Osten hat sich bis jetzt noch nicht befestigt, was sich unter anderem bei den Versteigerungen von Landstücken gezeigt hat.

Privatwohnhäuser, vergleicht man Dalnij mit der Neustadt von Port Arthur oder irgend einer Stadt des östlichen Asiens, werden, abgesehen von den leichten, nur auf wenige Jahre berechneten, von chinesischen Spekulanten auf geliehenem Grunde aufgeführten Häuschen, ziemlich wenig erbaut.

Die im Vergleich mit Dalnij sehr ungünstig gelegene Neustadt von Port Arthur kommt mit einer geradezu verblüffenden Schnelligkeit hoch. Die Stadt Tsingtau im deutsch-chinesischen Gebiete, die man vielleicht am ehesten in eine Parallele mit Dalnij stellen kann und die etwa zu derselben Zeit begonnen wurde, ist, trotzdem Dalnij das weit größere und ergiebigere Hinterland hat und ebenso, wie Dalnij mit Njutschwang als chinesischem Vertragshafen mit dem für den deutschen Platz zur Sprache kommenden Tschifu zu rechnen hat, Dalnij an handelspolitischer Tätigkeit weit voraus.

Wo sitzt nun eigentlich der Haken, an dem Dalnijs Emporblühen hängen bleibt? Sollte Dalnij wirklich eine verfehlte Spekulation und die vielen Millionen, die bereits dafür verausgabt sind, ins Meer geworfen sein? So wie es jetzt aussieht, müßte man diese Frage bejahen, da es den Anschein hat, daß für zwei Häfen wie Port Arthur und Dalnij die Existenzbedingungen fehlen und einer von den Häfen infolgedessen verkümmern muß.

Es ist freilich geschichtlich nachgewiesen, daß die Konzentrierung eines Kriegs- und eines Handelshafens in einen Punkt Sache der Unmöglichkeit ist, zumal Forderungen, die an eine erstklassige Festung gestellt werden, selbstredend die Bedingungen, die ein reges Leben in einem Handelshafen sicher stellen, vollständig ausschließen. Daher ist die Konzentrierung aller Handelsinteressen in Dalnij und ihre vollständige Trennung von Port Arthur das Ergebnis einer wohldurchdachten, gesunden Politik.

Nichtsdestoweniger fällt ein Vergleich zwischen Port Arthur und Dalnij, obwohl in dem erstgenannten Hafen sich die ganze Verwaltung des Gebietes und ein großer Teil der Truppen befindet, nicht zugunsten Dalnijs als Handelshafen aus.

Es gibt aber noch andere Umstände, die die Entwicklung Dalnijs hemmen.

Digitized by Google

Zunächst kann der Handel mit der Mandschurei, der von Jahr zu Jahr anwächst, ohne weiteres nicht von Njutschwang abgelenkt werden. Dafür ist dieser Platz, trotzdem er im Winter geschlossen (geschrieben 1903), im Sommer, im Vergleiche mit Dalnij, zu den Produktions- und Absatzplätzen der Mandschurei zu günstig gelegen.

Mukden und Tjelin, die Hauptexportplätze der Mandschurei, können, etwa 500 km von Dalnij entfernt, von Njutschwang aus mit chinesischem Frachtboot, dem billigsten Transportmittel, erreicht werden, während eine Tonne Güter auf der Eisenbahn nach oder von diesen Plätzen und Dalnij selbst zum Minimaltarif von 35 Kopeken, die Werst und Waggon, befördert, beinahe ebensoviel Fracht kostet, als eine Tonne von einem europäischen und mehr als eine Tonne von einem amerikanischen Hafen nach China.

Unter solchen Umständen hat es Dalnij nicht leicht mit Njutschwang zu konkurrieren. Doch das dürfte wohl nur vorübergehend sein, solange ein regelrechter Frachtverkehr auf der Bahn noch nicht endgültig organisiert ist. Denn die Bahn verfügt zweifellos über eine ganze Reihe von Mitteln, dank welchen sie erfolgreich mit den zurzeit (1903) in der Mandschurei bestehenden primitiven Verkehrsmitteln wetteifern kann.

Schon jetzt sind z. B. die Bohnen*) welche auf der Bahn zugeführt werden, in Njutschwang teurer als die auf dem Flusse transportierten, da diese öfters angefeuchtet werden müssen. Eine große Rolle spielt auch der Umstand, daß die Transporte auf der Bahn bewacht werden, was in einem Lande, wo das Räuberwesen — in Gestalt der Chunchusen — blüht, von großer Wichtigkeit ist. Auch wird die Eisenbahn infolge der Darlehen, welche sie gegen Verpfändung der nach Dalnij bestimmten Frachten geben wird, die Möglichkeit gewinnen, dem ganzen Ausfuhrhandel der Mandschurei einen anderen Charakter zu geben.

Ferner hemmt die Entwicklung Dalnijs die Langsamkeit, mit welcher die Zollfrage geordnet wird. Da die chinesischen und ausländischen Kaufleute in Ungewißheit über die Lösung dieser Frage sind, so fürchten sie sich dauernd in Dalnij niederzulassen. Der Finanzminister erklärte bei seinem Besuche der Stadt, daß die Regierung nicht gewillt sei, Juden und Japanern zu gestatten, Grundbesitz in Dalnij zu erwerben."**)

---

*) Die Bohnen waren für Dalnij ein Handelsartikel erster Ordnung, da sie in den Ländern Ostasiens, Korea und Japan, neben dem Reis ein wichtiges Nahrungsmittel bilden und auch für andere Zwecke der Produktion, als zur Gewinnung des Öls, Verwendung finden.

**) Bekanntlich hat die japanische Regierung nach der Besitznahme Port Arthurs ähnliche strenge Maßnahmen ergriffen. Sie gestattete nach einer Mitteilung des russischen Gesandten in Tokio Fremden den Aufenthalt im Gebiet von Kwantun nur unter folgenden Bedingungen: Es werden nur Personen zugelassen, die ihre dort zurückgelassene Habe sich sichern und mitführen wollen. Diese müssen bei Einreichung ihres Gesuches zur Reise in das Gebiet angeben, wann sie früher dort eingetroffen bzw. von dort abgereist sind, über die Art und den Wert ihres zurückgelassenen Besitzes und den Ort, wo er sich befindet. Jeder Besitzer kann nur einen

Digitized by Google

Der Gang der Geschichte hat es nicht gestattet, den Beweis zu führen, wer Recht gehabt: Die durch Witte vertretene russische Regierung oder die Gegner des Programmes derselben. Zweifelsohne hat Dalnij mit den auf dasselbe verwendeten riesigen Summen die Verwirklichung anderer Aufgaben im Fernen Osten gehemmt.

Bis 1903 sollen bereits 18 850 000 Rubel für Dalnij ausgegeben sein. Von da ab hat man in sehr schnellem Tempo weitergearbeitet, entsprechend den wiederholt von St. Petersburg aus gegebenen Direktiven.

Man behauptet, daß in den Jahren 1903 und 1904 die im ganzen verbrauchten Summen die Höhe von gegen 40 000 000 Rubel erreicht hätten, in welcher Summe allerdings 10 000 000 Rubel für die Zweigbahnen nach Dalnij, die Hafenbahn etc. enthalten sein sollen*).

Nun hoffte man allerdings einen größeren Teil der auf den Hafen und die Stadt verwendeten Summen dadurch wieder zu erhalten, daß man bei dem Anwachsen des Hafens und der Stadt den Grundbesitz des Staates vorteilhaft verkaufen konnte. Nicht weniger als 600 000 Quadrat-Saschenen gehörten dem Fiskus (1 Saschene [Klafter] = 2,134 m), aus denen man nach den Erfahrungen der ersten Verkäufe 15 000 000 Rubel zu lösen hoffte. Als die Japaner von Dalnij Besitz ergriffen, war nur erst wenig hiervon in die Staatskasse geflossen.

Dalnij als Hafen.

Dalnij verdankt seine Gründung der Lage an der Bucht vor Talienwan. Schon die Chinesen hatten in dieser einen trefflichen Ankerplatz für ihre Flotte erkannt und sie durch Anlegung einiger Küstenforts unter Leitung des bekannten früheren deutschen Offiziers von Hannecken zu sichern gesucht.

Wirft man einen Blick auf die Karte, so sieht man zwei sich gleichsam wie schützende Molen in das Meer erstreckende Halbinseln die Bucht im Nordosten und Südwesten abschließen. Man

---

Vertreter schicken, gemeinsame Eigentümer eines Besitzes ebenfalls nur einen solchen. Die Dauer des Aufenthaltes darf einen Monat nicht überschreiten.

*) Timtschenko-Ruban berechnet die Gesamtkosten der Anlage von Dalnij, wenn der Entwurf des Erbauungsplans für Hafen und Stadt zur vollen Ausführung gekommen wäre, auf 57 000 000 Rubel, also etwa 115 000 000 Mk. Es sei dahingestellt, ob diese Zahl zu hoch gegriffen ist.

Digitized by Google

bemerkt ferner die Gliederung der Talienwan-Bucht in drei kleinen Buchten: die Viktoria-Bai, die Junk- und die Hand-Bai und endlich eine vierte Bai auf der die Bucht im Osten begrenzenden Halbinsel: die Odin-Cove.

Die russische Regierung wählte die Viktoria-Bai als die geräumigste zur Anlage des Hafens von Dalnij.

Doch wurden, was die Auswahl des Platzes für diesen Hafen anlangt, sehr bald Stimmen in Rußland laut, welche ihn für keineswegs so vorteilhaft ansahen, wie man dies seitens der amtlichen Stellen darstellte.

Man ging sogar so weit, dem Marineminister vorzuwerfen, daß man die Küsten von Kwantun wohl nicht mit der genügenden Gründlichkeit durchforscht hätte. Sonst würde die Wahl zur Anlage eines Kriegshafens wahrscheinlich auf die Bai der „Zehn Schiffe" (Dessjäti Karablej) oder die Tauben-Bucht (Golubinaja Buchta) gefallen sein.

Ironisch führt der Verfasser eines Aufsatzes im „Wajennüj Ssbornik" als Beweis für die Wahrheit der Behauptung, daß die Bucht von Dalnij gegen die am häufigsten an den Küsten von Kwantun herrschenden Nordost-Winde nicht genügend geschützt sei, das Witzwort eines klugen, die Halbinsel genau kennenden chinesischen Offiziers an:

„Auf dem Wege einer tausendjährigen Erfahrung kamen wir dahin, kein Haus mit seinen Fenster- und Türöffnungen nach Norden zu bauen. Und die Russen bauen einen Riesenhafen mit Toren gegen Norden!"

Es ist nun durch die Tatsachen erwiesen, daß die Nordwinde den im Hafen ankernden Kriegsschiffen oft sehr störend werden, zuweilen wird sogar das sich zuweilen im nordöstlichen Teile der Bucht von Talienwan bildende Eis zum Hafen von Dalnij herüber getrieben.

Man hat sich daher gegen die Nordwinde durch einen Wellenbrecher zu schützen gesucht, der Millionen Rubel kostete.

Auch erschwerten die im Hafen sich geltend machenden Strömungen das Manöverieren der Schiffe in hohem Maße.

So ging im August 1901 die Mitteilung durch die russische Presse, daß das beste Schiff der Ostchinesischen Eisenbahngesellschaft „Nagadan" durch die Strömung aus seinem richtigen Kurs geworfen sei, so daß es sich selbst und den am Quai liegenden Kreuzer „Sabijaka" beschädigt hätte.

Digitized by Google

Zur Beseitigung dieser Strömungen hatte man wieder komplizierte Hafenbauten auszuführen, die neue Millionen verschlangen.

Der Optimismus aller derer, die bei der für den Handel so günstigen geographischen Lage des Hafens in Dalnij ein zukünftiges Hongkong, Shanghai oder San Francisco zu sehen glaubten, täuschte sich über diese Bedenken hinweg.

Das unparteiische Urteil der heutigen Besitzer von Dalnij gibt den skeptischen Urteilen scheinbar Recht.

Major von Bronsart in seinem von uns erwähnten Werke, der am 18. Oktober 1904 mit der „Awa Maru" im Hafen eintraf und des hohen Seegangs wegen nicht am Quai anlegen konnte, schreibt bei dieser Gelegenheit:

„Der Hafen war noch nicht vollendet. Nach Ansicht der Japaner ist seine Lage keine sehr glückliche, da trotz der langen Molen bei den häufigen Nordostwinden ein so starker Seegang entsteht, daß die Schiffe nicht am Quai anlegen können. Der gegenüberliegende Hafen von Lju-schu-tun soll größere Vorzüge besitzen. Zurzeit (Oktober 1904) wurden beide Häfen benutzt, um die zahlreichen Truppenschiffe zu entladen und den riesigen Nachschub für das Mandschurische Heer aufzustapeln, wobei übrigens auch der Hafen von Inkou (Njutschwang) stark beteiligt war."

Bronsart sah auch die Japaner damit beschäftigt, einige neue Befestigungen zum Schutze des Hafens gegen die Seeseite zu errichten, ein Beweis, daß in dieser Beziehung von den Russen nicht genügend gesorgt zu sein schien.

Die näheren Einzelheiten des Hafens und seiner Einrichtungen sind aus der beigegebenen Skizze von Dalnij ersichtlich und werden bei der Schilderung der Stadt Erwähnung finden.

Die Stadt Dalnij

muß man als eine rein russische Schöpfung bezeichnen.

Nach dem Entwurfe war ihre Erbauung in getrennten Teilen geplant: Der administrative Stadtteil (Administrativnüj Gorodok), die Europäerstadt (Jewropeissküj Gorodok) und die Chinesenstadt (Kitaisskij Gorodok).

Der „administrative Stadtteil" sollte die großen Eisenbahnwerkstätten der Ostchinesischen Bahn enthalten, sowie eine Hauptstation dieser Eisenbahn, Hafenwerkstätten mit den Hafenkontors und einer größeren Zahl bedeutender Baulichkeiten, die für

Digitized by Google

das zahlreiche Eisenbahnpersonal, das Personal der Bauverwaltung für Stadt und Hafen und einige höhere Beamte der Zivilverwaltung bestimmt waren. Auch sollte hier die „Holzbörse" (Лѣсная биржа) mit einem Bollwerk am Meere ihren Platz finden. Die Fortsetzung dieses Bollwerks bildete die sogenannte „Kohlenmole" (Угольный молъ), zum Kohlennehmen der Schiffe bestimmt. Ein „Arbeitshafen" mit einem Trockendock schloß sich nach der Innenseite des Hafens an den administrativen Stadtteil an. Weiter im Hafen, da, wo dieser eine Tiefe von 30 russischen Fuß (1 russischer Fuß = 0,305 m) erreicht, war ein größerer Trockendock geplant, der durch eine Mole mit dem Lande verbunden werden sollte. Er war bestimmt, die größten Ozeandampfer und die größten Kriegsschiffe aufzunehmen. Selbstverständlich waren alle am Wasser liegenden Hafeneinrichtungen durch einen Schienenstrang mit der Eisenbahn verbunden, die in einem tiefen Einschnitt zwischen der administrativen Stadt und der Europäerstadt hindurch zu dem in dieser unmittelbar am Wasser liegenden Güterbahnhofe führte. Die Führung der Bahn, noch dazu in einem Einschnitt, erschwerte sehr den Verkehr von der administrativen zur Europäerstadt, um so mehr, als der erstgenannte Stadtteil auf einem halbinselartig in das Meer hinausspringenden Gelände erbaut war.

Die Europäerstadt schloß sich südlich und südöstlich an den „administrativen Stadtteil" an, von dem sie, wie erwähnt, durch den Einschnitt der Eisenbahn getrennt war. Sie grenzte im Nordosten an den Hafen, in den man von dem Ufer aus zwei mächtige Molen zu bauen beschloß: Die breite Mole und die Reedenmole (Широкій молъ und Рейдовый молъ). Gegen das offene Meer hin war der schon erwähnte Wellenbrecher erbaut. Auf den Molen waren alle für das Be- oder Entladen der Schiffe erforderlichen Hafeneinrichtungen angebracht, sowie Packhäuser, Speicher und die für den Schiffsverkehr und die Hafenbehörden erforderlichen Anlagen erbaut, zu denen Schienenstränge von der ostchinesischen Eisenbahn heranführten.

Die Europäerstadt gliederte sich in drei Teile: Den Handelsteil (Коммерческая часть), die Kaufmannsstadt am Hafen und an dem an diesem liegenden Bahnhof; den bürgerlichen Stadtteil (Гражданская часть) und den für die Häuser einzelner Besitzer bestimmten (Villen-) Stadtteil (часть домовъ особняковъ).

Die letztgenannten beiden Teile der Stadt lagen südlich des Handelsstadtteils, der erste westlich, der letztere östlich.

Digitized by Google

Die Chinesenstadt war „abgesteckt“ westlich von der Europäerstadt, von der sie ein unbewohntes, sehr zerrissenes Gelände völlig schied.

Der äußere Eindruck von Dalnij machte mit den vielen teilweise eleganten, teils im orientalisch-chinesischen, teils im westeuropäischen Stil errichteten Baulichkeiten, zwischen denen ja freilich oft weite Strecken wüsten Landes lagen, einen keineswegs typisch-russischen Eindruck, ein Umstand, der mehrfach einerseits die Kritik der übereifrigen, dem Auslande feindlich gesonnenen Russen herausforderte, andererseits die Anerkennung gemäßigter, urteilsfähiger Kreise fand, die die Forderungen internationaler Lebensbedingungen in erste Linie stellten. Die Anlage der Stadt in so großem Rahmen — das enteignete, bzw. von den Chinesen abgekaufte Land hatte im ganzen ein Areal von 92 Quadrat-Werst, also gegen 100 qkm — gab ihr mit dem tracierten, teilweise schon gepflasterten, aber großenteils noch nicht fertig bebauten Straßen und Plätzen etwas Unvollendetes*).

Man hatte diese übrigens mit Bäumen bepflanzt und zu diesem Zwecke auch einen Pflanzgarten angelegt, wie auch einige Boulevards und Parks geschaffen. Neben einem botanischen Garten war sogar ein zoologischer Garten vorhanden, die wie die Parks einen gepflegten Eindruck machten. Als der Prinz von Hohenzollern nach der Einnahme Dalnijs seitens der Japaner diese Stadt betrat, befanden sich allerdings von den Tieren nur zwei Bären und ein Tiger in ihm. Die Wahrscheinlichkeit sprach dafür, daß sie von den Chinesen gestohlen oder verzehrt waren.

Der Hauptteil der Europäerstadt gruppiert sich um einen mit einer Parkanlage versehenen Platz — der, soweit uns bekannt geworden, den Namen „Nikolausplatz“ führte und einen Durch-

*) Nach Timtschenko-Ruban sollen in dem Erbauungsplan nicht weniger als 42 000 Saschenen (1 Saschene = 2,134 m) Straßen und Wege geplant gewesen sein, von denen 35 000 Saschenen Straßen waren. In Port Arthur hatte aber die Saschene Pflaster nebst Trottoir 40 Rubel gekostet, der Kilometer der dort gebauten Festungsstraße etwa 10 000 Rubel.

Der Bebauungsplan von Dalnij war das Werk des oben genannten russischen Chefingenieurs Sacharow. Wie ein anscheinend zuverlässiger Bericht damals meldete, waren beim Bau wesentlich nichtrussische Bauleiter beteiligt. So soll der Deutschrusse Timm die Hafenbauten, der deutsche Ingenieur Gaedicke die Tiefbauten, der Pole Skolimowsky, dessen Assistent ein geborener Sachse Junghändel, die Hochbauten unter sich gehabt haben.

Digitized by Google

messer von über 600 m hat —, von dem strahlenförmig zehn Straßen ausgehen. An diesem Platze stehen eine Reihe von zum Teil stattlichen Gebäuden: die russisch-chinesische Bank, der städtische Klub, das Stadttheater, das Post- und Telegraphenamt, mehrere Privatbanken, ein Gerichtsgebäude, das Stadtamt, die Polizeiverwaltung etc.

In der Mitte der Gartenanlagen auf einem erhöhten Platze erhebt sich eine russische Kirche. Von anderen hervorragenden Gebäuden der Europäerstadt seien, außer der russischen Kathedrale, eine katholische, eine lutherische und eine anglikanische Kirche erwähnt; ferner das sehr komfortabel eingerichtete Haus des Erbauers der Stadt, des Ingenieurs Sacharow, das Gebäude des deutschen Geschäftshauses von Kunst und Albers, ein Stadtmuseum, ein bedeckter Basar (Крытый рынокъ), das Hotel „Dalnij", ein Knaben- und ein Mädchengymnasium und andere öffentliche Bauten.

Auch hatte man eine steinerne Wasserleitung und eine elektrische Zentrale erbaut, von der nicht nur die Beleuchtung der Straßen und Plätze und der öffentlichen Gebäude versehen wurde, sondern die es ermöglichte, auch Privathäuser elektrisch zu erleuchten und gewerblichen Anlagen die nötige Kraft für maschinellen Betrieb zuzuführen.

Dalnij hatte im Jahre 1903 18 680 Einwohner beiderlei Geschlechts und aller Nationen. Es bildete eine besondere Stadthauptmannschaft (Градоначальство) unter der Statthalterschaft.

Der Hafen, in dem im Jahre 1902 717 Dampfer und 1418 chinesische Dschunken angekommen waren, gleicht in seiner Größe etwa dem von Odessa. Zur See trafen in diesem Jahre im Hafen 51 131 Passagiere und Waren im Werte von 4 816 126 Rubeln ein.

Für die Hafenarbeiten hatte man zur Aufnahme der meist aus dem Gouvernement Olonetz herangeführten Arbeiter Häuschen am Meere errichtet, die sogenannte „Olonetzkische Sloboda".

In der Stadt fehlte es freilich noch an einem Bahnhof. Die ankommenden Passagiere mußten wenigstens noch Ende 1902 in dem zwischen dem administrativen Stadtteil und der Europäerstadt liegenden provisorischen Haltepunkt den Zug verlassen, ehe dieser den am Hafen entfernt liegenden großen Bahnhof erreichte.

In drastischer Weise schildert uns ein deutscher Reisender*) den Eindruck, den Dalnij im Jahre 1903 auf ihn gemacht hätte,

*) Eugen Zabel in einem Reisebriefe in der „National-Zeitung" (?) „Am Endpunkte der Sibirischen Eisenbahn".

Digitized by Google

als er es nach einer vierzehntägigen Fahrt im Luxuszuge erreicht. Wir geben einige Stellen seiner den Stempel der Lebenswahrheit an sich tragenden Schilderung wieder, da sich der Zustand der Stadt seit jener Zeit wohl wenig geändert haben dürfte.

„Wer am 14. Tage nach der Abfahrt von Moskau" — so schreibt Zabel — „in früher Morgenstunde den Endpunkt der Sibirischen Bahn in Dalnij erreicht, hat eine Fülle origineller und beständig wechselnder Eindrücke in sich aufgenommen, alle nur denkbaren Unterschiede von Land und Leuten beobachtet und an dem frischen Leben, das aus der Erde sprießt, lebhaftes Interesse gewonnen. Wie im Traume sind die Berge und die Steppen, die Wälder, Flüsse und die Seen, die Stationen, Städte, Niederlassungen und Fabriken, Volkstypen wie Russen, Tungusen, Burjäten und Chinesen in buntem Durcheinander an ihm vorbeigezogen. Wenn der Zug sich der Ostküste von Asien nähert und auf Dämmen breite Wasserflächen überschreitet, ruft der Gedanke an den Stillen Ozean eine neue Reihe romantischer Vorstellungen hervor, die bis nach Amerika hinüberreichen. Unwillkürlich erwartet man beim Verlassen des Coupés irgend ein wirkungsvolles Schlußbild, das die empfangenen Eindrücke zusammenfassen und krönen könnte.

In dieser Beziehung erlebt der Reisende aber zunächst eine schwere Enttäuschung. Gerade der Endpunkt der Sibirischen Eisenbahn macht vorläufig einen ganz unfertigen Eindruck. Hätte der Kondukteur uns nicht daran erinnert, daß wir bereits in Dalnij sind, so wären wir auf unseren Plätzen sitzen geblieben.

Nirgends war ein Bahnhof oder eine sonstige Einrichtung zu erblicken, die an den Weltverkehr erinnerte. Unser prächtiger Zug machte in einer breiten Schlucht, die aus dem lehmigen Boden ausgegraben war, unter einem unansehnlichen Holzschuppen Halt. Mehrere Reihen von Gleisen mit Waggons zogen sich zwischen der Böschung hin, die uns die Stadt verdeckte. Als um die Mittagsstunde ein starker Regenguß herniederfiel, verwandelte sich die ganze Station in einen Tümpel und die Räder des Zuges standen bis zu den Achsen im Wasser . . ." (Verf. schildert nicht den Hauptbahnhof, sondern die erwähnte provisorische Haltestelle für Passagiere, die durch einen neuen Bahnhof ersetzt werden sollte.)

Der Berichterstatter beschreibt nun seinen Einzug in die „Zukunftsstadt", nachdem er auf einer Treppe die Böschung erstiegen hatte, und gibt dabei zugleich ein Bild der Verfassung, in welcher sich Dalnij trotz der sichtlichen Bevorzugung seitens der Regierung befand.

„Wir schritten durch eine schmale Straße, die sich bis zum Mittelpunkte der Stadt hinzieht und aus lauter kleinen gleichmäßig gebauten Häusern mit hübschen Dächern, Vorgärten und Umfassungsmauern besteht. Nirgends war ein menschliches Wesen zu sehen oder ein Laut zu hören. Ohne die Kulis, die unser Gepäck trugen, hätten wir glauben müssen, in einer ausgestorbenen Stadt angelangt zu sein. Unser Weg führte uns auf einen großen Platz zum Hotel Dalnij, das uns als das beste in der Stadt empfohlen war und mit seiner großen Veranda in der Tat einladend wirkte.

Digitized by Google

Aber trotz der Depesche, die wir am Abend vorher abgeschickt hatten, meldete sich in dem Gasthause keine Seele, um uns Zimmer anzuweisen. Der Wirt schlief noch und der Portier war irgendwo unterwegs . . .

Wenn man durch die Straßen von Dalnij fährt, wird man lebhaft an die Art errinnert, wie in Amerika Städte gegründet werden . . .

Wie Kinder aus einem Baukasten Klötze auswählen sie neben- und aufeinander setzen und im Spiel ihrer Phantasie überlegen, was man im Zusammensetzen schaffen kann, so wurden am Stillen Ozean im Laufe von drei Jahren ein par Hundert Häuser nach demselben Modell erbaut und zu Wohnungen eingerichtet, die man dem Ingenieur zur Verfügung stellte.

Monumentale Regierungsgebäude, Kirchen, Warenhäuser entstanden in einer Zeit, als noch kein Bedürfnis für sie vorhanden war, nur um den spärlichen Bewohnern das Gefühl beizubringen, daß sie sich in keiner von der Kultur verlassenen Gegend niedergelassen haben . . ."

Soweit unser Gewährsmann, dessen Darstellung, auch wenn diese in mancher Beziehung zu subjektiv gefärbt sein sollte, doch in den wichtigsten Punkten mit dem früher über Dalnij Geurteilten übereinstimmt.

Und diese Schöpfung Rußlands, an die so große Hoffnungen geknüpft waren, suchte man, soweit sie dem Feinde Nutzen bringen konnte, zu vernichten, als man nach dem Gefechte bei Kintschou gezwungen war, auf Port Arthur zurückzugehen.

Die Zerstörung der Hafeneinrichtungen und der Regierungsgebäude scheint — wie wohl fast immer in solchen Fällen — nicht mit der nötigen Zuverlässigkeit vorbereitet gewesen und gründlich durchgeführt zu sein. Denn die Hafeneinrichtungen konnten von den Japanern binnen kurzem wiederhergestellt werden; wenigstens vermochten sie ohne dauernde Hemmung in Dalnij ihre Truppen und ihr Kriegsmaterial zu landen.

Andererseits wurde durch das Feuer ein Teil der Privatgebäude zerstört oder wenigstens unbewohnbar gemacht, sowie viel Privatbesitz geraubt.

Es wird wohl nie völlig aufgeklärt werden, wen die Schuld an der nutzlosen Einäscherung der Stadt trifft. Die Russen behaupten, nur die Staatsgebäude und Hafenanlagen zerstört zu haben, während die Chinesen bei der Besitzergreifung Dalnijs durch die Japaner aussagten, daß das von den Russen angelegte Feuer sich weiter verbreitete und auch die Wohnhäuser und Warenlager ergriffen hätte.

Jedenfalls war Dalnij schließlich von den Chinesen rein ausgeplündert worden, ehe die Japaner einzogen.

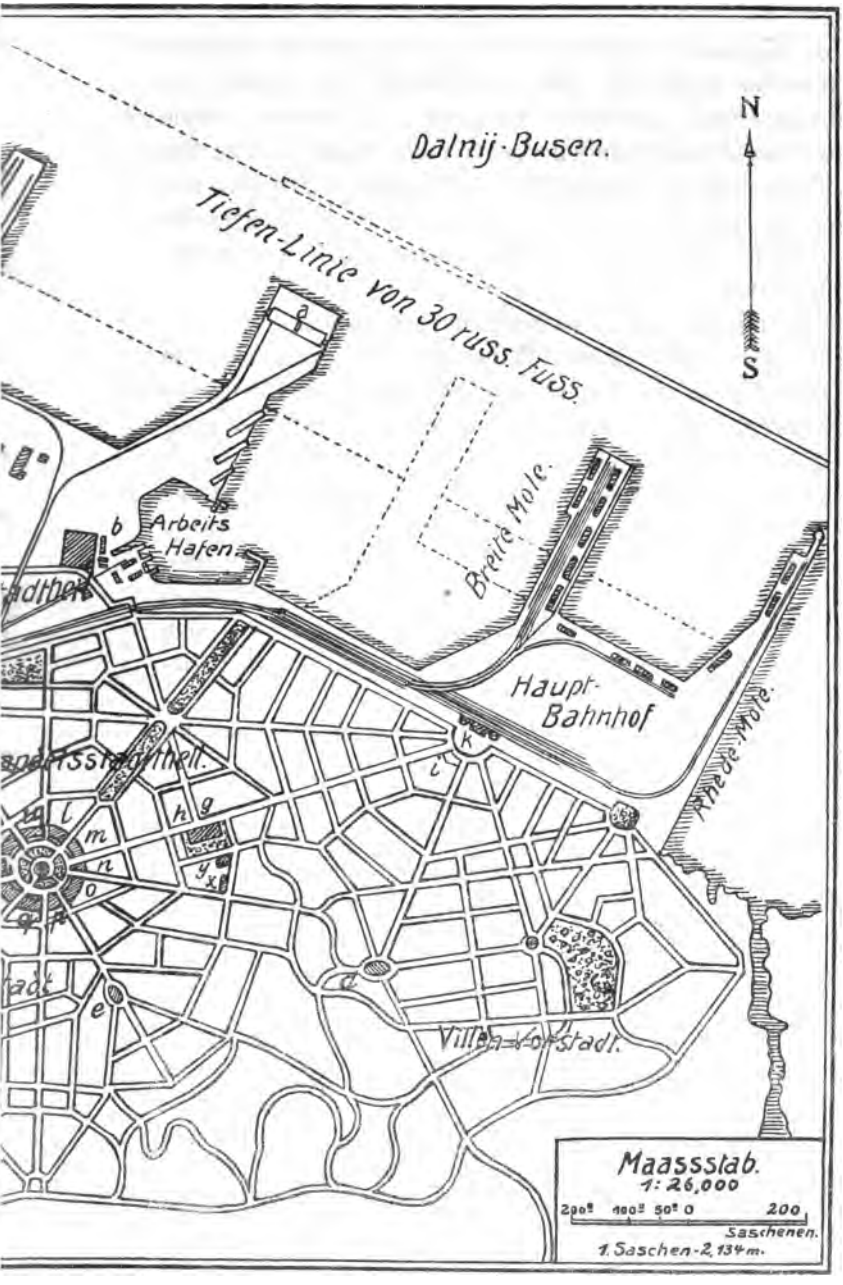
Digitized by Google

a = Großer } Trockendock.
b = Kleiner }

c = Griech. orthod. }
d = Katholische }
e = Lutherische } Kirche.
f = Anglikanische }

g = Stadtmuseum.
h = Stadthauptmannschaft.
i = Hotel.
k = Hauptbahnhof.
l = Russ.-chines. Bank.
m = Städtischer Klub.
n = Stadt-Theater.
o = Post und Telegraph.
p = Privatbank.
q = Gericht.
r = Stadtverwaltung.
s = Polizeiverwaltung.
t = Privatbank.
u = desgleichen.
v = Börse u. Auktionssaal.
w = Bazar.
x = Knaben- } Gymnasium.
y = Mädchen- }
z = Chinesentempel.

Digitized by Google



Digitized by Google

Die russischen Bewohner hatten es in höchster Eile verlassen müssen.

Die ganz unerwartet gekommene Nachricht von der Niederlage bei Kintschou hatte auf die Bevölkerung von Dalnij geradezu niederschmetternd gewirkt. Niemand war auf eine solche Wendung des Geschickes vorbereitet, als plötzlich am Abend des 26. Mai ein Telegramm an das Stadthaupt den Befehl brachte, daß die Einwohner bis spätestens 4 Uhr früh des nächsten Morgens die Stadt zu verlassen hätten und eventuell nach Port Arthur gebracht werden sollten.

Die Verwirrung, die nun entstand, läßt sich ahnen.

Man raffte die notwendigsten Habseligkeiten zusammen und eilte zum Bahnhofe, um in der Nacht auf überfüllten Zügen die Stätte zu verlassen, an der man unter dem Schutze des Doppeladlers sein Glück zu machen gehofft hatte.

Und während so die Russen Dalnij verließen, kamen chinesische Räuberbanden aus den Bergen herunter und übernahmen die Herrschaft in der Stadt, d. h. ein Interregnum des Raubens und Plünderns.

Was sie aber übrig gelassen, das brachten die chinesischen Kulis, die wie überall in den von den Russen beherrschten Teilen Ostasiens einen nicht geringen und unentbehrlichen Teil der Bevölkerung ausmachen, auf die Seite.

So endete das „russische Dalnij", um als „japanisches" wieder aufzuerstehen.

Man kann die Art der Gründung Dalnijs in eine Parallele stellen mit den amerikanischen Städten, die sich, oft scheinbar unmotiviert, mitten im Urwalde an der Pacificbahn erheben.

Aber einen wesentlichen Unterschied darf man nicht vergessen.

In Amerika sind es der Unternehmungsgeist kühner Spekulanten, der Drang von geldgierigen Abenteurern, in dem Innern der Erde unentdeckte Schätze zu erschließen oder solche auszubeuten, wie auf den Goldfeldern Alaskas oder in den Minendistrikten Kaliforniens, und ähnliche Ursachen, die zu solchen improvisierten Städtegründungen führten.

Hier aber finden wir — unseres Wissens in der so kühl und kaufmännisch berechnenden Neuzeit zum ersten Male — einen Staat, der, statt dem freien Spiel der Kräfte Raum zu schaffen und es walten zu lassen, die Entwicklung der Dinge gar nicht abwartet, sondern, obwohl wenige Meilen davon ein aufblühender Hafenplatz geschaffen wurde, diese kostspielige Spekulation auf

Digitized by Google

eigene Kosten ausführt und in gewissem Sinne für den „leerstehenden Neubau“ Bewohner, für den neuen Handelsplatz Verbindungen sucht.

Japan, der lachende Erbe aller der Millionen, die Rußland auf Dalnij verwandte, scheint alles zu tun, um es zu einem erstklassigen Handelsplatz zu machen. Die Zukunft wird lehren, mit welchem Erfolge, namentlich, ob es dort den Handel für sich zu monopolisieren versuchen wird.

Dem stehen allerdings so viele Interessen anderer Staaten, auch des eigentlichen Souveräns jenes Landes, entgegen, daß man der Nachricht wohl Glauben schenken darf, die soeben durch die europäische Presse geht, daß Japan zum 1. September 1906 Dalnij zum Freihafen machen wird.*)

*) Während diese Zeilen in Druck gingen, hat sich diese Nachricht insofern bestätigt, daß Dalnij, das japanische Tairen, dem Verkehr aller Nationen geöffnet wird. Um die Bedingungen für fremde Einfuhr zu vervollkommen, schweben Verhandlungen zwischen Rußland, Japan und China wegen Errichtung einer hinreichenden Anzahl passender Zollstationen zwischen dem japanischen Pachtgebiet und der chinesischen Mandschurei im Süden, und zwischen dieser und dem russischen Gebiete im Norden.

Digitized by Google

Die Verbindungen der Mandschurei und des Amur-Bezirks mit Europa und die Verkehrsverhältnisse im Innern.*)

Der Binnenverkehr vor Erbauung der Schienenwege.

1. Der Verkehr auf den Landwegen.

Der Ferne Osten gewann für die Weltpolitik und die Weltwirtschaft erst von dem Augenblick an Bedeutung, als er durch neu erschlossene Verkehrswege in eine schnellere und gesichertere Verbindung mit den Kulturstaaten Europas gesetzt wurde, als es bis dahin der „Große Sibirische Trakt“ war.

Um die ganze Bedeutung der Erbauung des großen Überlandschienenweges zu verstehen, muß man sich erinnern, daß jene Straße eigentlich nur dadurch von Bedeutung war, daß sich längs derselben Poststationen befanden, in denen, zunächst nur für die mit Regierungspostpässen versehenen Reisenden, meist Beamte, Pferde und Unterkunft bereit gehalten wurden. Außer den Werstpfählen längs dieses Traktes erinnert freilich nichts an eine Poststraße im europäischen Sinne. Der Weg ist nicht befestigt, künstliche Übergänge sind meist nur an den größeren Strömen vorhanden. Sein Zustand ist ganz abhängig von der Jahreszeit und der Witterung. Im Frühjahr und Herbst, zur Zeit der Rasputiza, d. h. der Wegelosigkeit, wenn die Schneeschmelze oder die Regen ihn in ein Kotmeer verwandelt, arbeiten sich die schweren sibirischen Wagen kaum hindurch. Im Winter, wo der Schnee des langen und rauhen Winters den Schlittenweg, die Simnaja Doroga, bildet, und die Bäche und kleineren Gewässer nicht mehr durchfuhrtet oder auf Fähren überschritten werden müssen, findet daher der Haupt-Warentransport statt. Aber monatelang währte es, ehe Reisende und Waren ihren Bestimmungsort erreichten, um so mehr, da der Baikalsee nur auf

*) Zur Orientierung auf der Karte empfehlen wir die betreffenden Blätter des Hand-Atlas von Stieler (1 : 7,500 000) oder des Atlas von Andree.

Digitized by Google

außerordentlich schwierigen Gebirgswegen zu umgehen war, und längs des Amur und seiner Quellflüsse, wo der Weg für Fuhrwerke streckenweise ganz aufhört und Packtiere auf den oft in schwindelnder Höhe über den Strom in den Felsen führenden Saumwegen nur in der günstigen Jahreszeit fortkommen können, der Verkehr zuweilen längere Zeit unterbrochen ist. Im Winter war der Schlittenweg auf dem Amur daher häufig die einzige Verkehrsstraße, die auf dem Landwege das Küstengebiet mit Sibirien verband.

Man hatte daher auf Veranlassung des Komitees der Sibirischen Eisenbahn im Frühjahr 1899 den Bau einer Landstraße von Sretjensk bis Blagowjeschtschensk und von Chabarowsk bis zur Stanitze Michailo-Ssemenowskaja in Angriff genommen. Da es an Arbeitskräften fehlte, verwandte man zur Zwangsarbeit Verschickte und Arrestanten der Gefängnisse des Amurgebietes zu diesen bei der völligen Öde weiter Uferstrecken des Stromes und den sehr ungünstigen klimatischen Verhältnissen so schwierigen Arbeiten, daß, als die Wirren in China im Jahre 1900 die in der Mandschurei kämpfenden und dorthin gesandten Truppen auf den Amur und die längs desselben führende Landverbindung als einzige Etappenlinie anwiesen, die größten Schwierigkeiten entstanden.

Wie weit die damals seitens der Heeresleitung in Angriff genommenen Wegebesserungen später durchgeführt sind, sei dahingestellt. Nach den bei anderen Gelegenheiten in Rußland gemachten Erfahrungen liegt der Gedanke nahe, daß man nach Beendigung der Ostchinesischen Eisenbahn diese Arbeiten nicht gerade gefördert haben wird. Hat man doch im europäischen Rußland die Erfahrung gemacht, daß man seit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes den Chausseebau seitens des Staates vernachlässigte. Der Mangel an Zufuhrstraßen zu den Bahnen rächt sich heute bekanntlich sehr, da die Erzeugnisse der Landwirtschaft die verhängnisvollsten Verzögerungen beim Absatz erleiden.

Nun zieht sich der Post-Trakt längs des Amur von der Stanitze Pokrowskaja bis zur Stadt Chabarowsk in einer Länge von 1664 Werst hin, von welcher Straße 899 Werst im Jahre 1900 für Karren, wenn auch mit Schwierigkeiten zu benutzen waren, während 765 Werst nur von Packtieren passiert werden konnten. Von Pokrowskaja bis zur Station Busse ist der Weg nur ein Saumpfad und auch im übrigen Teile wird die Fahrstraße sehr häufig von solchen unterbrochen. Bedenkt man ferner, daß nicht weniger als 117 große und kleine Gewässer zu überschreiten sind, an denen nur

Digitized by Google

an der Seja eine geordnete Überfahrt besteht, so leuchtet ein, welche Bedeutung die Ostchinesische Bahn für Rußland hat, welche Hindernisse aber ein Bahnbau längs des Amur zu überwinden haben würde.

Wenn daher heute in der russischen Presse von dem Projekt, die nicht mehr in ganzer Länge in der Hand Rußlands befindliche Ostchinesische Eisenbahn durch eine solche längs des Amur zu ersetzen, die Rede ist, so ist hier, wie so oft, der Wunsch der Vater des Gedankens. Schon finanzielle Rücksichten machen die Erbauung der Bahn wohl zurzeit zur Unmöglichkeit.

Außerhalb des großen Sibirischen Traktes gibt es künstlich angelegte und erhaltene Straßen so gut wie gar nicht. Das Heranschaffen der Waren an ihn geschah wesentlich auf den großen Sibirischen Strömen, die diese Straße meist rechtwinkelig durchschneiden und, da Brücken eigentlich nur an den Gouvernementsstädten vorhanden, mit Fähren oder Booten überschritten werden mußten. Welche Hemmnisse für den Verkehr hierdurch entstanden, bedarf keiner besonderen Erläuterung.

Durch alle diese Umstände wurde der Verkehr vor Erbauung der Sibirischen Eisenbahn auch außerordentlich verteuert. Ja, die Kosten der Güterbeförderung erreichten in der wärmeren Jahreszeit zwischen Tomsk und Irkutsk für den Tonnenkilometer 20 bis 40 Pfg., während sie im Winter 10 bis 20 Pfg. betrugen, dagegen im Jahre 1896 auf den damals vorhandenen russischen Eisenbahnen nur 2,8 Pfg. ausmachten.

Jenseits des Baikalsees, in Transbaikalien, wurde der Verkehr durch die gebirgige Beschaffenheit des Landes erschwert und hierdurch verteuert. Auf der über Werchneudinsk, Tschita, Nertschinsk nach Sretjensk führenden Straße war nicht nur oft die Umladung auf im Gebirge gebräuchliche Fuhrwerke notwendig, sondern, da hier zuweilen wenig Schnee fällt, war man nicht selten gezwungen, die auf dem Winterweg bis hierher benutzten Schlitten mit den Sibirischen Wagen, den Teljägen, zu vertauschen, um die Güter dann in der Ebene wieder auf Schlitten umzuladen.

2. Der Binnenverkehr unter Verwertung der Gewässer.

Da die Landwege dem Verkehr nur in so ungenügender Weise zu dienen vermochten, lag es nahe, zu versuchen, die Binnengewässer zur Vermittlung des Verkehrs zu verwerten. Namentlich gewann dieser Gedanke an Aussicht, nachdem das Bahnnetz des euro-

Digitized by Google

päischen Rußlands bis Tjumen, an die Grenzen Sibiriens geführt und die Fortschritte der Technik die Anlage von Kanalverbindungen zwischen den Riesenströmen Nordasiens zu erleichtern vermochten.

Sibirien hat den Vorzug, Riesenströme zu besitzen, die auf weiten Strecken dem Verkehr dienstbar gemacht werden können. Die Bedeutung dieser Binnengewässer wird noch dadurch erhöht, daß die vier Hauptströme mit ihren Nebenflüssen sich so sehr nähern, daß die Verbindung durch Eisenbahnen und Kanäle nicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen dürfte. Durch die Bahn Perm-Kotlas und Perm-Tjumen war bereits vor Erbauung der Sibirischen Bahn eine Verbindung des Verkehrsnetzes des europäischen Rußlands mit dem Ob hergestellt, eine Verbindung, die zugleich den Verkehr nach Archangelsk vermittelte, jenem wichtigen Hafen Rußlands am Eismeer, der Jahrhunderte lang, ehe Peter der Große mit der Gründung von Petersburg Rußland den Weg zur Ostsee eröffnete, den Seeverkehr mit dem westlichen Europa allein vermittelte.

Der um die Entwicklung Sibiriens so verdiente Sibiriakow hatte bekanntlich schon vor langer Zeit den Plan zu einem auf die Gestaltung des Sibirischen Stromnetzes begründeten gemischten Wasser- und Landweges quer durch Sibirien von Archangelsk bis zur Amurmündung entworfen.

Freilich stellte auch er nicht einen Faktor in seine Rechnung, der den Wert aller Sibirischen Flüsse für den Verkehr in bedenklicher Weise beeinflußt: die außerordentlich lange Eisbedeckung dieser Flüsse. Der rauhe sibirische Winter sperrt der Schiffahrt auf den Strömen für einen sehr großen Teil des Jahres den Weg, und zwar oft von der Quelle bis zur Mündung. Schon im Oktober, spätestens anfangs November bedecken sich alle sibirischen Flüsse, selbst in ihren südlichen Teilen, mit einer starren Eisdecke, die erst im April und Mai sich zu lösen beginnt. Die Mündung der Lena ist nur ganz ausnahmsweise überhaupt einmal zugänglich.

Ob und Jenissei können, wie die neuesten Untersuchungen erwiesen haben, im Herbste nur während sechs bis acht Wochen, wenn die Eisverhältnisse nicht besonders ungünstig sind, vom Karischen Meere aus erreicht werden, und selbst die Mündung des Amur ist trotz ihrer südlichen Lage dank der rauhen Natur des Ochotskischen Meeres noch fast sieben Monate für die Schiffahrt verschlossen.

Dieser Umstand hatte auch bis zur Fertigstellung der Sibirischen Eisenbahn alle mit großen Geldopfern verbundenen An-

Digitized by Google

strengungen der russischen Regierung zur Erschließung Sibiriens mit Hilfe seiner Binnengewässer scheitern lassen.

Denn außer der Eisbedeckung hat die Schiffahrt noch manche andere Hemmnisse auf den Riesenströmen Westsibiriens zu überwinden, wie Versandungen des Flußbettes und schnelle Veränderungen der Schiffahrtsstraße, Baumstämme, die aus dem sibirischen Urwalde, der Taïga, stammen und den auf den Strömen verkehrenden Fahrzeugen gefährlich werden können, Stromschnellen und anderes. Was hier durch menschliche Kraft zu beseitigen war, hat die Regierung anscheinend versucht. Jedenfalls sollen in der letzten Zeit große Summen und viel Arbeit hierfür aufgewendet sein.

Daß man seitens der russischen Finanzkreise zu der Tätigkeit der Regierung nach dieser Richtung hin Vertrauen hatte, beweist unter anderem, daß, sobald vor einigen Jahren ein regelmäßiger Dampferverkehr von Archangelsk nach westeuropäischen Häfen eröffnet wurde, eine Aktiengesellschaft sich bildete, deren Gründer Russen waren, während das Kapital größtenteils aus England stammte, diese sich beim russischen Finanzministerium um die Konzession zu einem Geschäftsbetriebe bewarb, der auf eine Konzentrierung des gesamten westsibirischen Handels mit Europa hinauslief. Man plante nämlich die Unterhaltung einer regelmäßigen Dampferverbindung auf den Flußsystemen des Ob und Irtysch und den Bau eines Schienenweges von Obdorsk am Ob nach einem westlich des Karischen Meeres gelegenen Hafen, sowie die Anlage einer großen Anzahl von Agenturen in dem etwa $3^1/_2$ Millionen Quadratkilometer großen Gebiete, das man kommerziell sich zu sichern beabsichtigte.

Das russische Finanzministerium nahm jedenfalls die Angelegenheit so ernst, daß es eine Kommission zur Abgabe eines Gutachtens niedersetzte. Es ist uns nicht bekannt, wie weit die Arbeiten derselben gediehen sind und ob die Ereignisse der Jahre 1904 und 1905 der ganzen Unternehmung ein Ende bereitet haben.

Jedenfalls dienen die drei größeren Ströme Westsibiriens auch heute noch vorzugsweise als Zufuhrstraßen der Sibirischen Eisenbahn und der Verbindung des inneren Asiens mit dem Küstengebiet Sibiriens. Erst jenseits östlich des Baikal finden sich Gewässer, die, in mehr west-östlicher Richtung fließend, als Verbindungswege zum Stillen Ozean dienen können.

Vor allen Gewässern westlich dieses riesigen Wasserbeckens ist es nun der Irtysch, der durch die Richtung seines Laufes und

Digitized by Google

die Verhältnisse seines Stromsystems teilweise zum Verkehrswege in west-östlicher Richtung dienen kann, aber auch den Handelsweg mit dem Innern Asiens bildet. Bekanntlich entspringen seine beiden Quellflüsse, der Ak-Irtysch und der Kun-Irtysch auf dem südwestlichen Hange des südlichen Altai. Sie bilden nach ihrer Vereinigung den Kara-Irtysch (Schwarzen Irtysch). Den Namen Irtysch nimmt der Strom erst nach dem Durchfließen des Saissan-Sees an. Der Fluß bildet mit dem Ob zusammen ein Flußsystem von der höchsten Bedeutung. Durch einen Kanal zwischen dem Ket, einem rechten Nebenfluß des Ob, und dem Kass, einem linken des Jenissei, ist eine riesige Wasserverbindung, die in einer Länge von weit über 5000 km Irkutsk mit Tjumen verbindet, geschaffen worden. Freilich scheinen noch nicht alle Hindernisse beseitigt zu sein, die ein verbessertes Schleusensystem zu überwinden hat, um den Wasserstand zu heben und den Verkehr größerer Schiffe während einer längeren Zeit des Jahres zu ermöglichen.

Das Ob-Jenissei-Kanalsystem setzt sich zusammen aus dem Ket, dessen Zufluß Lomowataja, dessen Zufluß Jasewaja, dem Bolschoje-See, dem 9 km langen Kanal, der diesen See mit dem Kleinen Kaß verbindet, diesem selbst und dem Großen Kaß, der von links in dem Jenissei mündet.

Von der Ausführung des Baues dieses kleinen, aber so wichtigen Kanals sagt Wiedenfeldt in seinem von uns früher erwähnten Werk „Die Sibirische Eisenbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung“: So zweckmäßig aber dies Unternehmen erscheint, so mangelhaft ist der Bau allem Anscheine nach ausgeführt. Schon von vornherein waren die Abmessungen des Kanals zu klein genommen, als daß ein größerer Verkehr sich auf diesem Wege hätte entwickeln können — nur Schiffe von 80 t Tragfähigkeit können ihn bei gewöhnlichem Wasserstande benutzen, bei Niedrigwasser sogar nur Schiffe von etwa 20 t Ladung (Zum Vergleiche sei daran erinnert, daß im Durchschnitt die Schiffe auf dem Finow-Kanal 170 t zu tragen vermögen) —, und die Versandungen des Ket und Kaß, gegen die kaum etwas getan wird, hindern auch noch die kleineren Fahrzeuge, sich dieser Straße zu bedienen . . . Es scheint, daß die Regierung den Wettbewerb einer wirklich leistungsfähigen, Sibirien ebenfalls von West nach Ost durchziehenden Wasserstraße doch zu sehr für ihre Überlandsbahn fürchtet, als daß sie jetzt noch für Verbesserung dieses Verbindungsweges einzutreten gewillt ist . . . Wenigstens ist in den Berichten des „Komitees der Sibirischen

Digitized by Google

Bahn von dem jetzt alle Arbeiten zur größeren Nutzbarmachung des weiten Landes ausgehen, niemals von dieser Wasserstraße die Rede."

Diese letztere Bemerkung Wiedenfeldts scheint uns zu weit zu gehen. Denn die Regierung hat bekanntlich den größten Konkurrenten der Bahn, den Schiffsverkehr zur See, subventioniert.

Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Ob und seinen Nebenflüssen — schon zu Ende des 19. Jahrhunderts verkehrten auf ihm über 120 Dampfschiffe mit gegen 8000 Pferdekräften und gegen 400 Barken mit einem Fassungsvermögen von über 17 Millionen Pud*) — hängt allerdings auch ab von der Herstellung eines regelmäßigen Schiffsverkehrs durch das Karische Meer, das während eines langen Teils des Jahres zufriert.

Auch der Jenissei, obwohl er eine Länge von weit über 3100 Kilometern hat, diente bei seiner im allgemeinen süd-nördlichen Richtung wesentlich nur dem Verkehr zum und vom Eismeer und zum Sibirischen Trakt. So konnte seine Schiffbarkeit, die es gestattet, daß Seedampfer von mittlerer Größe bis Jenesseisk aufwärts gelangen und Flußdampfer bis Krassnojarsk, bei Hochwasser sogar bis Minussinsk verkehren, nicht für den Verkehr nach dem Fernen Osten Verwertung finden.

Dies war hingegen der Fall auf dem großen Wasserbecken des Baikal, auf welchem Dampfer die Verbindung zwischen dem Westufer (Listwennitschnaja) und dem Ostufer, zur Oberen Angara und bis zur Selenga unterhielten, welche 350 Kilometer aufwärts in östlicher Richtung schiffbar ist.

Östlich des Baikalsystems ist es nun die große Wasserstraße des Amur mit seinem nördlichen Quellflusse, der Schilka, welche den Verkehr zum Stillen Ozean vermittelt. Bei der Erbauung der Sibirischen und der sich an sie anschließenden Transbaikal-Bahn hat man daher auch den Schienenweg bis Sretjensk, dem Anfangspunkt des Schiffsverkehrs, geführt.

Man kann den Amur als den Strom des „Fernen Ostens" bezeichnen, von dem sein Stromgebiet einen sehr großen Teil der Oberfläche einnimmt. Dies bedeckt nämlich ein Areal von nicht weniger als 2010000 Quadratkilometer, während die zu seinem Stromsystem gehörenden Wasserstraßen eine Gesamtlänge von 14000 Kilometer haben. Diese Zahlen sprechen für die hohe Be-

*) 1 Pud = 16,380 kg. Die uns soeben zugehenden Daten vom Sept. 1906 über die Schiffahrt in dem Ob-Jenissei-System geben wir im Anhange. D. V.

Digitized by Google

deutung des Riesenstromes als Verbindungsstraße zum Stillen Ozean und für den Verkehr im Innern des Fernen Ostens, vor allem in der Mandschurei, die man zum größeren Teile als das Stromgebiet des Sungari, jenes mächtigen rechten Nebenflusses des Amur bezeichnen kann, dem wir bei der Charakterisierung der Verkehrswege im Innern begegnen werden.

Der Amur ist es, welcher einst den Russen den Weg in das Herz Ostasiens bahnte, den sie, wie wir früher sahen, in gewissem Sinne erst für die Schiffahrt entdeckten. Der Strom, welcher aus dem Zusammenfluß der Schilka mit dem Argun entsteht, von denen der erstere Fluß in einer Länge von 350 Kilometern, bei günstigem Wasserstande sogar noch weiter oberhalb, der letztere nur etwa 50 Kilometer für Dampfschiffe schiffbar ist, wird auf seiner ganzen Länge mit solchen befahren. Freilich wird die Schiffahrt durch eine verhältnismäßig große Zahl von Stromschnellen und sehr wechselnden Wasserstand erschwert.

Der unterste Teil seines Laufes, von Sofiisk ab, in einer Länge von etwa 400 Kilometer, gleicht einem Meerbusen, in dem viele Inseln liegen, die mit den sie trennenden Meeresarmen an der Mündung bei Nikolajewsk die Schiffahrt erschweren. Das Fahrwasser hat hier viele flache Stellen und soll aus diesem Grunde für Schiffe mit einem größeren Tiefgang wie 14 russische Fuß*) nicht passierbar sein. Die Vertiefung des Hafens von Nikolajewsk, die schon lange gefordert wurde, wird wohl nun, nachdem sich die Aufmerksamkeit der russischen Regierung, die in der letzten Zeit vor dem Ausbruch des Krieges zumeist von Port-Arthur und Dalnij in Anspruch genommen war, wieder mehr dem Küstengebiet zuwenden wird, in Angriff genommen werden. Sehr erleichtert würde der Verkehr mit diesem „Mündungshafen" des Amur auch, wenn das sogenannte „Nördliche Fahrwasser" im Amurbusen für die Schiffahrt benutzbar gemacht würde. Hierdurch würde der Weg der nach dem Ochotskischen Meere verkehrenden Schiffe abgekürzt und erleichtert werden.

Verringert wird die Bedeutung dieser großartigen Wasserstraße dadurch, daß der Amur in seiner Schiffahrtsperiode infolge des rauhen Klimas beschränkt ist. Diese dauert zwischen Sretjensk und Nikolajewsk im Durchschnitt 140 Tage. Im Mai, Juni, Juli und August können Schiffe mit einem Tiefgange von 5 russ. Fuß von Nikolajewsk aufwärts bis Blagowjeschtschensk, solche mit einem Tiefgange

*) 1 russischer Fuß = 0,305 m.

Digitized by Google

von $3^1/_2$ russ. Fuß bis Sretjensk verkehren. Im September aber treffen schon Schiffe mit einem Tiefgange von 4 russ. Fuß auf der Strecke bis Blagowjeschtschensk, solche von 3 russ. Fuß auf der bis Sretjensk auf große Schwierigkeiten.

Bis zur Erbauung der Ostsibirischen Bahn, die Wladiwostok und Chabarowsk auf dem Schienenwege mit Europa verband, war die Strecke des Amur natürlich für Rußlands Verbindung mit dem Fernen Osten von entscheidender Wichtigkeit.

Daher finden wir schon im Jahre 1846 das erste, und zwar von der „Russisch-Amerikanischen Kompagnie“ auf Kosten der Krone erbaute Dampfschiff auf dem Amur, das die damals nautisch noch ziemlich unbekannte Mündung des Amur zu durchforschen versuchte.

Als aber Rußland während des Krimkrieges am Amur festen Fuß gefaßt und das Küstengebiet in seine Hände gebracht hatte, entwickelte sich, durch den Staat gefördert, die Dampfschiffahrt schnell, so daß im Jahre 1857 schon allein fünf Staatsdampfer auf ihm verkehrten. Bald kamen Dampfer der einzelnen Verwaltungszweige, wie des Telegraphen-Ressorts, der Wegebauverwaltung und andere hinzu, auch Private ließen Dampfer in den Verkehr treten, und im Jahre 1870 war die Zahl der auf dem Strome verkehrenden Dampfschiffe bis auf 25 gestiegen.

Es machte sich aber bald die Notwendigkeit geltend, bei der fortschreitenden Kolonisation des Amurgebietes eine regelmäßige Passagier- und Güterverbindung zwischen den Hauptorten einzurichten. Die Regierung erteilte daher der zu diesem Zwecke gebildeten „Gesellschaft zur Herstellung einer regelmäßigen Verbindung auf den Wasserstraßen des Amur-Systems“ (Товарищество срочнаго пароохства по рѣкамъ Амурскаго бассейна) im September 1871 eine entsprechende Konzession.

Doch vernachlässigte diese privilegierte Gesellschaft den Betrieb dermaßen, daß man ihr im Jahre 1891 die gewährte Unterstützung entzog.

Schon im folgenden Jahre schloß die Regierung einen neuen Vertrag mit den bekannten Unternehmern A. Sibiriakow und M. Schewelew. In ihm verpflichteten diese sich dazu, auf 15 Jahre, vom Jahre 1894 ab, im Stromgebiet des Amur einen Post- und Passagierverkehr zu unterhalten.

Diese Unternehmer gründeten nun die „Amur-Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel“, neben welcher noch die „Gesellschaft für Amur-Dampfschiffahrt“ entstand.

Digitized by Google

Die erstere besaß in den neunziger Jahren 21 stählerne Dampfschiffe und 45 Barken, die andere 18 stählerne und hölzerne Dampfschiffe, sowie 55 Barken verschiedener Bauart.

Außer den Schiffen dieser Gesellschaften befuhren die Gewässer des Amurgebietes noch Fahrzeuge von nicht weniger als 35 Reedereien.

Im ganzen zählte man zu dieser Zeit an Schiffen, welche auf den Wasserstraßen des Amurgebietes verkehrten 94 Dampfschiffe, von denen 59 aus Stahl oder Eisen und 35 aus Holz erbaut waren. Die meisten Dampfschiffe stammten von ausländischen Werften, vorzugsweise englischen und belgischen. Auch die eisernen Barken waren meist nicht russischen Ursprungs.

Diese „Flotte des Amur" konnte transportieren, und zwar die Dampfer 384000 Pud Frachten aller Art (nur für Passagiere bestimmte Dampfer gibt es auf dem Amur nicht), die Barken 2009700 Pud. Die Dampfer konnten bugsieren 1204500 Pud Frachten*).

Neben dem Schiffsverkehr besteht auf dem Amur eine sehr rege Flößerei, besonders zu den Zeiten des Jahres, in welchen der niedrige Wasserstand den Verkehr der Schiffe erschwert und an den Punkten, wo Untiefen und Stromschnellen tiefer gehenden Fahrzeugen das Fortkommen erschweren. Wie wir an anderer Stelle sehen werden, hat man zur Zeit der Kämpfe gegen die Boxer im Jahre 1900, während denen der Amur einen sehr wichtigen Teil der Etappenlinien zu dem europäischen Rußland bildete, da die kurz vorher im Bau begonnene Ostchinesische Eisenbahn von den chinesischen Insurgenten zerstört bzw. außer Betrieb gesetzt worden war, umfas-

*) Nach den Angaben des Путеводитель по Великой Сибирской желѣзной дорогѣ (Führer auf der großen sibirischen Eisenbahn) für 1903—1904, den Dmitrijew-Mamonow auf Grund amtlichen Materials herausgab, soll die Handelsflotte des Amur-Stromsystems im Jahre 1902 bis zu 163 Dampfschiffen und 198 Barken angewachsen sein, die in der Schifffahrtsperiode 1901 stromabwärts 90303 Passagiere, stromaufwärts 58211 Passagiere beförderten. An Frachtgütern sollen stromabwärts 3292816 Pud, stromaufwärts 7480867 Pud befördert sein. Sehr lebhaft war der Transport von Pferden und Vieh. Von ersteren sollen nicht weniger als 205784 Stück, an Hornvieh 287829 Häupter, an Schafen 16687 auf dem Amur und seinen Nebenflüssen befördert sein. Es scheint als wenn die Ereignisse des Jahres 1900 und die ihnen folgenden der nächsten Jahre den Verkehr so lebhaft gestaltet hätten. Wenigstens finden wir unter den auf dem Amur verkehrenden Dampfschiffahrtsgesellschaften bis dahin nicht vorkommende Namen, so die „Dampfergesellschaft der Ostchinesischen Eisenbahn" mit 18 Dampfschiffen und andere.

Digitized by Google

senden Gebrauch von Flößen und den ihnen ähnlichen Schalanden gemacht.

Die Notwendigkeit, dem Schiffsverkehr auf dem Amur und seinen Nebenflüssen Schutz gegen die Russen und Chinesen gleichmäßig bedrohenden Räuberbanden der Chunchusen zu gewähren, war die Veranlassung zur Gründung einer bewaffneten Stromflotille, der „Amur-Ussuri-Kasaken-Flotille". Diese Flotille wurde vom Amur- und Ussuri-Kasakenheer aufgestellt. Die Schiffe werden von für deren Führung von ausgebildeten Offizieren dieser Heere befehligt und mit der Schiffahrt oder Fischerei treibenden Bevölkerung angehörenden Kasaken bemannt. Sie bestand bei ihrer Schaffung aus dem Dampfer „Ataman" und dem Dampfkutter „Dosornüj" des Amur- und dem Dampfer „Kasak-Ussurijsskij" des Ussuri-Heeres.

Neuerdings ist sie durch mehrere kleine Kanonenboote, die auf den Sormowskischen Werften erbaut und in zerlegtem Zustand auf der Sibirischen Bahn nach dem Fernen Osten geschafft wurden, verstärkt worden.

Die Amur-Ussuri-Kasaken-Flotille hat nach der sie begründenden Allerhöchsten Kabinetsordre eine sehr mannigfache Aufgabe. Sie soll für die Sicherheit der Schiffahrt auf dem Amur, dem Ussuri und den anderen schiffbaren Nebenflüssen des großen Stromes, vor den Überfällen der chinesischen Flußpiraten, jener obenerwähnten Chunchusen, sorgen, auch die Anwohner des linken (russischen) Ufers des Amur und des rechten des Ussuri gegen die letzteren schützen, das mandschurische Ufer des Amur und des Ussuri beobachten und endlich eine sichere und regelmäßige Verbindung zwischen den Kasaken-Stanitzen an dem Ussuri, der Sungatscha und am Hanka-See aufrecht erhalten.

Im Kriegsfalle soll sie nach dem Ausspruche der Mobilmachung bei der Absendung der Kasaken, Reservisten, Pferde, Fahrzeuge und des Kriegsmaterials aller Art zu den hierfür bestimmten Sammelpunkten mitwirken. Während des Krieges hat sie Etappenzwecken zu dienen, namentlich Transporte auf den Flüssen zu begleiten.

Wir werden an anderer Stelle sehen, wie die Flotille während des letzten Krieges diesen Aufgaben gerecht geworden ist.

Die Nebenflüsse des Amur, die für Dampfschiffe oder größere Flußschiffe zu befahren sind und wesentlich in der wärmeren Jahreszeit die Linien bezeichnen, auf denen Handel und Verkehr in das Innere des Fernen Ostens, richtiger seines südlicheren Teiles, hinein-

Digitized by Google

getragen wird, sind auf der linken, russischen Seite: die Seja, die Bureja und der Amgun, auf der rechten, mandschurischen: der Sungari und der Ussuri.

Sowohl in der Bedeutung für die Schiffahrt wie für den Verkehr stehen die linken Nebenflüsse den rechten bedeutend nach, obwohl die Seja für größere Dampfschiffe bis auf 650 Kilometer von ihrer Mündung in den Amur, und für kleinere Fahrzeuge bis 1000 Kilometer schiffbar ist, und auch die Bureja bis auf 200 Kilometer von ihrer Mündung ab aufwärts von Dampfschiffen befahren wird.

Der Sungari aber ist der Strom der Mandschurei, deren größerer Teil zu seinem Stromsystem gehört. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß er in einer Ausdehnung von über 1300 Kilometern (nach einigen Quellen noch länger) die Mandschurei durchfließt. Von Kirin ab schiffbar bei hohem Wasserstande, von der Mündung des Nonni aber während der ganzen Schiffahrtsperiode, bildete der Fluß für die russische Armee im letzten Feldzuge eine sehr wichtige und namentlich zum Transport von Kranken und Verwundeten von Charbin aus, sowie zur Heranschaffung von Verpflegungsvorräten und Armeematerial aller Art viel verwertete Etappenlinie.

Die Bedeutung des Sungari für den Verkehr in der Mandschurei wird noch dadurch erhöht, daß er den über 750 Kilometer langen Nonni, der von Tsitsikar ab für landesübliche Fahrzeuge, schiffbar ist, von links her aufnimmt.

Der Ussuri, der zweite große rechte Nebenfluß des Amur, ist wichtig als Grenzfluß zwischen dem Küstengebiet und der Mandschurei. Vor der Erbauung der Ussuri-Eisenbahn vermittelte er den Verkehr zwischen dem wichtigsten Teile des Küstengebietes, dem Süd-Ussuri-Bezirk, in dem Wladiwostok und dem Amur, an dem unweit der Mündung des Ussuri der Sitz des Generalgouverneurs, Chabarowsk, liegt.

Wie schwierig aber, trotzdem der Ussuri auf einer Strecke von 750 Kilometern schiffbar ist, dennoch vor Erbauung der Eisenbahn der Verkehr zwischen den obengenannten beiden Städten war, beweist das folgende:

Die Dampfschiffsverbindung von Chabarowsk wurde auf dem Ussuri, seinem Zuflusse Sungatscha und auf dem Hanka-See bis zu dem an dessen Westufer liegenden Kamen-Rybolow geführt. Dann benutzte man den auf natürlich nicht chaussierten Straßen geführten „Post-Trakt“ bis Raskolnaja an dem in die Bucht Peters des Großen mündenden Suifun, wo man wieder das Dampfschiff besteigen mußte,

Digitized by Google

aber nicht etwa, um nun auf einem ununterbrochenen Wasserwege Wladiwostok zu erreichen, sondern nur bis zu der die Mündung des Suifun sperrenden Barre, über die hinweg Passagiere und Waren das auf dem Meere harrende oder dort erwartete Dampfschiff, das sie nach Wladiwostok bringen sollte, oft nur unter den größten Schwierigkeiten erreichten.

Eine solche Reise erforderte damals 7 bis 10 Tage. Heute erreicht man Wladiwostok von Chabarowsk aus in etwa 36 Stunden mit der Eisenbahn.

Mehr als alles andere charakterisiert dies die Verbesserung des Verkehrs mit dem Fernen Osten infolge der Erbauung der Eisenbahnen, selbst dort, wo man nicht auf den Schneckenweg des Verkehrs auf dem „Sibirischen Trakt“ angewiesen war, wie westlich des Baikal.

Bis man aber den Überland-Schienenweg geschaffen hatte, war die für Passagiere und Waren, wenn auch räumlich längere, so doch für die Menschen weniger strapazenreiche und für den Transport der Waren bequemere Weg, weil nicht vom Zustand der Verbindungen und der Jahreszeit abhängende und keine Umladung erfordernde: der Seeweg, für den im Norden das Eismeer, im Süden der Atlantische, Indische und Stille Ozean dem Verkehr dienen konnten.

Der Verkehr auf dem Seewege.

1. Der Weg zur See durch das nördliche Eismeer und die neueren Projekte zur Herstellung einer Verbindung mit Amerika.

Der Wunsch, zur See Sibirien zu erreichen, was für den Handel auf dem Landwege so schwierig, war schon seit dem 16. Jahrhundert, noch mehr aber bei dem Fortschreiten der Russen in Asien im 17. Jahrhundert, in den Handelskreisen nicht nur des Zarenreiches, sondern der am Handel mit Asien beteiligten seefahrenden Nationen des westlichen Europas lebendig geworden.

Gleichzeitig hatten die Niederländer, deren Kämpfe mit den Spaniern es ihnen wünschenswert machten, einen vor deren Angriffen gesicherten Weg nach Indien zu finden, auf Anregung des Geographen Gerard Mercator einen solchen um Nordamerika zu erforschen gesucht. Bekanntlich war im 16. Jahrhundert die zuerst von Engländern aufgefundene Mündung der Dwina — wie der Russe

Digitized by Google

sie nannte „Сѣверная Двина“ (Nordische Dwina) — zum Eingangstor für den Seehandel mit Rußland geworden.

Es ist von hohem Interesse, daß das Projekt des „Sibirischen Seeweges“, welches in unseren Tagen, wie wir sehen werden, wieder auftaucht, vor mehr als dreihundert Jahren schon mit solcher Lebhaftigkeit behandelt wurde, also zu einer Zeit, wo der Schiffbau im Vergleich zum 20. Jahrhundert noch sehr im Argen lag.*)

Graf Moritz von Oranien und die Staaten von Holland nahmen sich des von Balthazar Moucheron aus Middelburg gefaßten Planes an. Zeeland und das Noorder Kwartier stellten zwei, Amsterdam ein großes und ein kleines Schiff. Im Juni 1594 ging das Geschwader unter Willem Barendsz und Cornelis Corneliszoon unter Segel. Ende September kehrte es aber unverrichteter Sache zurück. Die Schiffe waren nur bis Nowaja Semlja gelangt. Dort hatte das Eis eine Weiterfahrt unmöglich gemacht.

Der Mißerfolg schreckte die Urheber des Zuges nicht ab. Man hegte die feste Zuversicht, die nordöstliche Durchfahrt zu finden. Hatte man doch im fernen Süden das scheinbar Unmögliche möglich gemacht. Man schlug sogar schon vor, die Waygatsch-Straße zu befestigen, um sich dort gleichsam ein nordisches Gibraltar zu schaffen.

Doch auch die am 2. Juli 1595 von den Staten-Generaal ausgesandte Flotte von sieben Schiffen, die reichlich mit Waren für Indien ausgestattet waren, unter Barendsz, Brandt Iisbrandts und Cornelis Corneliszoon kehrte bereits im November unverrichteter Sache zurück. Sie hatte schon die Waygatsch-Straße von Eis versperrt gefunden.

Die Regierung begnügte sich nun damit, eine Prämie von 25000 Gulden für die Auffindung der Durchfahrt auszusetzen.

Amsterdam aber sandte im folgenden Jahre noch eine Expedition aus unter Barendsz und Heemskerk, deren Schicksal, obwohl sie Spitzbergen und die Bäreninsel entdeckte, noch unglücklicher war, da sie bei Nowaja Semlja einfror und, nachdem auch Barendsz gestorben war, bis auf 12 Seeleute zugrunde ging.

Zwei Jahrhunderte vergingen, ehe man neue Versuche machte, den Seeweg zu erforschen.

Erst als die Russen die Herren Nordasiens geworden, war es der nie ruhende Geist Peters des Großen, der den Anstoß zur Wiederaufnahme der Expeditionen der Niederländer gab.

---

*) Die Kolonialpolitik der Niederländer von Dr. A. Zimmermann Berlin 1903. Mittler & Sohn. S. 3 u. ff.

Digitized by Google

Nachdem auf seinen Befehl der Däne Vitus Bering vom Ochotskischen Meere aus die Ostseite Sibiriens umfahren hatte, rüstete man gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts die „Große Nordische Expedition“ unter der Führung des Mannes aus, nach dem die Amerika und Asien trennende Straße ihren Namen trägt.

Nach der Umfahrung der Nordküste Sibiriens durch den kühnen Nordenskjöld in fast einer Navigationsperiode im 19. Jahrhundert wurden in neuester Zeit mehrere Expeditionen zur Feststellung der Verhältnisse der Nordost-Durchfahrt ausgerüstet.

Eine wesentliche Förderung wurde diesen Untersuchungen, als der große asiatische Überland-Schienenweg ins Leben gerufen wurde. Das „Komitee für die Sibirische Eisenbahn“ nahm die Sache in die Hand und erreichte es, daß sich Marineministerium und Finanzministerium zunächst zur Ausrüstung von hydrographischen Untersuchungen des Seeweges zum Ob und Jenessei vereinigten.

Auch die Expedition Nansens und des Baron Toll haben das ihrige zur Kenntnis jenes Teiles der Polar-Region beigetragen. Das tragische Schicksal des letzteren kühnen Forschers ist bekannt. Er ist verschollen, sein Schiff erreichte, für weitere Fahrten untauglich, im August 1902 die Lena-Mündung. Die Frage des „Sibirischen Seeweges“ blieb aber ungelöst.

Wie alle Beobachtungen erwiesen, hängt es von der andauernden Wirkung von aus einer bestimmten Richtung wehenden Winden ab, ob sich das Eis in den nördlicheren oder südlicheren Teilen des Karischen Meeres staut und ob im Zusammenhang damit die südlicheren oder nördlicheren Eingänge in das Meer eisfrei werden. Hieraus folgt, daß mit den Mitteln der heutigen Technik des Schiffbaues die Durchfahrt nicht möglich erscheint.

Was macht nun aber den Gedanken, die Sibirischen Meere für die Schiffahrt zu verwerten, so besonders lockend?

Hierauf geben die Ausführungen des Dr. Breitfuß in den „Petermannschen Mitteilungen“ folgende Antwort, der wir im großen Ganzen völlig zustimmen und die wohl auch die Anschauungen maßgebender, ruhig denkender Kreise in Rußland wiedergibt.

In ihnen heißt es:

„Wir besitzen in den polaren Breiten einen Seeweg, der die Fahrtlänge zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean um mehr als das Dreifache verkürzen würde, im Vergleich mit der Länge des Weges um Asien in den südlichen Breiten. Die Entfernung von Alexandrowsk an der Murmanküste bis zur Iugorstraße be-

Digitized by Google

trägt 600 Seemeilen und von da hat man um Kap Tscheljuskin herum 2840 Seemeilen bis zur Beringstraße. Da aber natürlich die Fahrt in der Beringstraße nicht ihr Ende erreichen kann, sondern in einem Hafen, in dem man Proviant und Kohlen erhalten kann, und ein solcher sich erst in Petropawlowsk auf Kamtschatka vorfindet, so hat man noch 1250 Meilen Seeweg hinzuzufügen, und somit erhält man für die ganze Wegstrecke 4700 Seemeilen. Um Nowaja Semlja herum verkürzt sich der Weg um 200 Meilen.

Die Entfernung von 4700 Seemeilen könnten nun moderne große Kriegsschiffe ohne besondere Schwierigkeiten in 13 Tagen zurücklegen; die meisten sogar ohne Begleitung von Kohlendampfern.

Aber weder die Fahrt der „Vega“ noch die der „Fram“ dürfen uns optimistisch stimmen. Gegen alle Erwartung hat freilich die glückliche Reise der „Vega“, eines bloß acht Knoten laufenden Schiffes, gezeigt, daß man den Weg von Tromsö zur Beringstraße in 70 Tagen zurücklegen könne, da Nordenskjöld sehr wahrscheinlich, wenn er nicht unterwegs mit verschiedenen geographischen Arbeiten aufgehalten worden wäre, die Beringstraße in einer Schiffahrtsperiode erreicht hätte.

Die „Fram“ durchmaß die Strecke vom Iugor Schar bis zum Meridian des Olenek in 42 Tagen, dagegen brauchte die „Sarja“ nur zur Fahrt bis zu den Neusibirischen Inseln zwei Schiffahrtsperioden.“

Um aber die Schwierigkeiten der Umschiffung der Polarküsten Asiens recht würdigen zu können, müssen wir uns erinnern, daß dies Fahrwasser ganz unbekannt ist. Einigermaßen zuverlässige Seekarten fehlen, die Küstengewässer sind aber überreich an Untiefen, häufig in Nebel gehüllt und infolge des polaren Klimas nur im günstigen Falle zwei Monate im Jahre eisfrei. Bis zum Jenessei besitzt man noch einige nautische Orientierung, allein diese Strecke macht nur ein Sechstel des Sibirischen Seeweges aus.

Schutzhäfen, Kohlenstationen, Telegraphenverbindung und Schiffahrtszeichen sowie Leuchtfeuer fehlen aber überall, auch gibt es, soweit uns bekannt ist, keinerlei Segelanweisungen für die nicht weniger als 3000 Seemeilen lange Küstenstrecke.

Endlich darf man nicht vergessen, daß schwere mit Eisen gepanzerte Schiffe kaum die Berührungen mit dem Eise vertragen würden, Eisbrecher aber hier ohne genügende Wirkung sind, soweit es sich um die Durchquerung des Treibeises handelt.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten darf man die Frage der „Nordost-Passage“ keineswegs als gegenstandslos betrachten.

Für das Karische Meer hat man bereits wissenschaftlich vorgearbeitet. Der Vorschlag des derzeitigen Vorsitzenden der „Kaiserlich russischen Gesellschaft für Schiffahrt“, M. F. von Metz, von

Digitized by Google

verschiedenen Punkten aus die Erforschung des Schiffahrtsweges zu unternehmen, ist durchaus aussichtsvoll.

Schon heute kann man voraussagen, daß die Bestrebungen, mit den riesigen, heute noch keineswegs genügend für die Schiffahrt ausgenutzten Strömen Nord-Asiens auf dem Seewege in Verbindung zu treten, im 20. Jahrhundert nie ruhen werden. Der Verlust der maritimen Stellung des Zarenreiches im Stillen Ozean durch den letzten Krieg hat hierzu sogar eine neue Anregung gegeben.*)

Es ist nun ein eigenartiges Zusammentreffen, daß gerade jetzt, da man sich von neuem mit der Erforschung des Seeweges zum äußersten Nordosten des russischen Asiens beschäftigt, von Amerika aus ein Projekt für eine Vermittelung des Verkehrs zu Lande zwischen Alaska, dem neuen Wunderlande amerikanischen Unternehmungsgeistes und der mit ihm verbundenen Spekulation, und dem nordöstlichen Teile des Fernen Ostens auftaucht. Und zwar handelt es sich hier nicht um das phantastische Projekt eines Gelehrten, sondern um die geschäftsmäßige Spekulation eines Syndikats von Geldmännern und Ingenieuren.

Während nun ein Teil des russischen Publikums diesem sehr sympatisch gegenübersteht, findet es in einem anderen Teile der russischen Gesellschaft sehr entschiedene Gegner. Zu diesen scheinen, wie es ja in der Natur der Sache liegt, vorzugsweise auch die schiffahrtstreibenden Kreise zu gehören.

Daß zu einer Zeit, wo Rußland sich in einer mit finanziellen Schwierigkeiten verbundenen inneren politischen Krisis befindet, das Eisenbahn-Departement, dem dies amerikanische Projekt vorgelegt

*) Es sei hier erwähnt, daß schon während des Krieges die öffentliche Meinung in Rußland sich lebhaft mit dem „Sibirischen Seewege“ beschäftigte, und zwar aus ähnlicher Veranlassung wie die Niederländer im sechszehnten Jahrhundert.

Man schlug allen Ernstes vor, die Ersatzgeschwader Roshestwenskij's und Nebogatow's durch das nördliche Eismeer zu senden, durch welches ihnen der Jermak und andere Eisbrecher den Weg bahnen sollten. Hilfsexpeditionen sollten für Kohlenstationen an den Küsten Sibiriens sorgen. Wie man ohne Rücksicht auf die teilweise minderwertigen Kriegsschiffe und auf deren qualitative ungenügende Besatzung und Armierung zur Ausrüstung und Nachsendung der Flotte trieb, so vergaß man auch, daß ein Vorschlag wie der des Weges um Asiens Nordküsten für ein Geschwader — bei dem bisherigen Stande der Technik — geradezu nicht der Komik entbehrte. Jedenfalls aber war auch hierdurch die Frage des „Sibirischen Seeweges“ wieder angeschnitten.

Digitized by Google

wurde, sich, namentlich nach den Opfern, die Rußlands Finanzen für die Sibirische und Ostchinesische Eisenbahn brachten, sehr skeptisch zeigte und unseres Wissens bis auf weiteres der Regierung von einer Konzessionierung desselben abriet, darf nicht Wunder nehmen.

In der Geschichte der Entwicklung des Verkehrs mit dem Fernen Osten darf aber dies Projekt nicht unerwähnt bleiben.

Zunächst drängt sich unmittelbar die Frage auf, was die amerikanischen Finanzmänner wohl veranlassen könnte, gegen $1^1/_2$ Milliarden Mark für eine doch meist durch den großen Teil des Jahres mit Schnee und Eis bedeckte, menschenarme Gebiete führende Eisenbahn zu opfern. Die Antwort liegt nahe.

Man darf nämlich nicht vergessen, daß Sibirien ein Land ist, das große Schätze in der Erde birgt und daß man solche mit Sicherheit auch auf der Tschuktschen-Halbinsel zu finden glaubt.

Gold findet man in Sibirien überall bis in den hohen Norden hinauf. Der größte Teil wird als Waschgold aus dem Schwemmland gewonnen, und zwar besonders im Gebiete von Olekminsk und Witimsk an der oberen Lena. Ebenso gibt es viel Silber, Kupfer, Blei, Eisen und auch Platin. Steinkohlen und Graphit werden oft gefunden. Holz ist auch, namentlich in den Wäldern des südlicheren Sibiriens trotz der Brände im Urwalde, der Taïga, vorhanden. Der Reichtum an Pelztieren und Fischen ist bekannt. Alle diese Naturschätze harren aber mehr oder weniger in dem verkehrs- und menschenarmen Lande noch der Hebung, weil Absatzwege und Arbeitskräfte fehlen.

Die Anregung zur Gründung dieses Syndikats ging von einem Franzosen Herrn Loicy de Lobel aus, dem mit seinem französischen Komitee seitens des Präsidenten Loubet Interesse entgegengebracht wurde. Ihnen schloß sich ein amerikanisches Syndikat an.

Die zu erbauende Eisenbahn sollte sich bei Kansk oder bei Irkutsk von der Großen Sibirischen Eisenbahn abzweigen und über Witimsk, Jakutsk, Werchne-Kolymsk zur Tschuktschen-Halbinsel führen, diese der Länge nach durchschneiden, um in der Gegend des Ostkaps an der Bering-Straße in einen Tunnel zu münden, der, unter dem Grunde dieser Meeresstraße hinwegführend, auf der amerikanischen Seite bei Nomo in die Alaska-Eisenbahn treffen würde. Die Länge dieses Schienenweges würde etwa 5000 Kilometer betragen. Die Breite der Meerenge, die an anderen Stellen zwischen 75 und 90 Kilometer erreichen soll, ist an dem in Aussicht ge-

Digitized by Google

nommenen Übergangspunkte auf 61 bis 65 Kilometer festgestellt worden mit einer Durchschnittstiefe von 50 Metern. Zwei Inseln ermöglichen es, den Tunnel zu unterbrechen und ihn in drei Teilen, jeder zu etwa 20 Kilometern, anzulegen.

Am 25. März 1906 hat nun Herr Loicy de Lobel in St. Petersburg im großen Saale des Offizierkasinos der Armee und Flotte vor einem glänzenden Zuhörerkreise, in dem sich Vertreter aller Ministerien, der Diplomatie, hohe Offiziere, sehr viele Eisenbahningenieure usw. befanden, einen Vortrag gehalten, in dem er die Entstehung und die Einzelheiten des Projektes darlegte und der nach den vorliegenden Meldungen der russischen Presse sehr günstig aufgenommen wurde.

Aus den Ausführungen des Vortrages ergibt sich das folgende:

Die Gesellschaft der Trans-Alaska-Sibirischen Eisenbahn verlangt von der russischen Regierung keinerlei Zinsgarantie, sondern nur das Recht zur freien Verwertung eines Landstreifens von zwölf Kilometer Breite zu jeder Seite der Eisenbahn. Die der Gesellschaft überwiesenen Ländereien werden immer mit solchen der Krone verbleibenden abwechseln, so daß die Regierung nur die Hälfte des durchschnittenen Landes abtritt, soweit es ihr zur freien Verfügung steht.

Dies Gebiet wird seitens der Gesellschaft mit russischen Ansiedlern kolonisiert werden, denen ermäßigte, unter Umständen ganz freie Fahrt gewährt werden soll, und zwar bis zu der ihrem Ansiedlungspunkte nächsten Eisenbahnstation, wo sie einige Tage in Baracken mit ihren Familien untergebracht werden. Gleichzeitig wird versprochen, keine Ausländer anzusiedeln und auch beim Bau nur russische Arbeitskräfte zu verwenden. Um den Bauern die Ansiedlung zu erleichtern, wird die Gesellschaft eine Agrar-Bank gründen, welche den Bauern Kredit gewähren soll, namentlich um landwirtschaftliche Geräte und Maschinen zu kaufen.

Das Privateigentum, soweit solches in dem von der Bahn durchschnittenen, dem Syndikat überlassenen Areal vorhanden ist, wird von diesen Abmachungen nicht berührt. Die seitens der Bahn anzulegende Telegraphenlinie steht unter der Kontrolle der russischen, über sie auch frei verfügenden Regierung. Der russischen metallurgischen Industrie werden Aufträge vom Syndikat erteilt, die 300 Millionen Rubel betragen müssen. Die Bauausführung soll wesentlich Russen übertragen werden. Die russische Regierung hat das Recht, nach 30 Jahren die Eisenbahn anzukaufen.

Digitized by Google

Herr Loicy de Lobel sagte in seinem Vortrage, daß alles, was sonst über Vorschläge und Absichten des Syndikats in der Presse vorgebracht wäre, nicht zuträfe.

Ob hierzu auch die Behauptung gehört, daß der ganze Betrieb nach 90 Jahren dem Staate übergeben werden, daß das Unternehmen von allen Steuern und zur Zeit des Baues der Bahn auch für die einzuführenden Materialien vom Zoll befreit sein solle, stehe dahin!

So gewagt das Unternehmen auch für die an ihm beteiligten Geldmänner sein mag, so gering die Garantie des Staates ist, so sehr widerspricht die Konzession an das Ausland auch der jetzigen, auf möglichste Ausschließung der Fremden vom Handel, der Schiffahrt und der Industrie gerichteten Strömung.

„Rußland für die Russen" ist die Parole für weite und maßgebende Kreise des russischen Volkes, dem gerade auf jenen Gebieten der Fremde so große Dienste geleistet hat. Man würde mit dieser Konzession also mit den zurzeit maßgebenden Grundsätzen brechen und zu denen zurückkehren, die bei der Entstehung der ersten Bahnen galten, nicht nur ausländisches Kapital zum Eisenbahnbau heranzuziehen, sondern auch den Bau fremden Gesellschaften zu übertragen, wie es unter Kaiser Nikolaus und Alexander II. geschah.

Die Rivalität der Amerikaner im Fernen Osten auf dem Gebiete des Handels und der Schiffahrt, der Fischerei usw., die sonst der Gegenstand so ernster Besorgnisse zu sein pflegt, scheint von den für die Verwirklichung des Projektes eintretenden Kreisen, zu denen auch Fürst Chilkoff und der Ober-Eisenbahninspektor Gortschakow gehören sollen, in diesem Falle ganz übersehen zu werden.

Zu den Gegnern des Unternehmens zählt aber unter anderen die „Kaiserliche Gesellschaft für Schiffahrt", in welcher der Generalleutnant Rüttig dringend vor einer Konzessionserteilung an die Amerikaner warnte. Hierbei wies man auch darauf hin, daß schon jetzt eine „ökonomische Annexion" der Tschuktschen-Halbinsel durch die von dem früheren Obersten Wonljarskij begründete „Nordöstlich Sibirische Gesellschaft für Goldgewinnung" zu gunsten der Amerikaner im Wege sei, obwohl bei Erteilung der Konzession als Bedingung aufgestellt sei, keinen Amerikaner als leitenden Direktor zuzulassen. Der Bergingenieur Tultschinski, welcher im Auftrage des Bergdepartements 1905 die Halbinsel besuchte und über die hierbei gemachten Erfahrungen seinerzeit in der „Kaiserlichen geographischen Gesellschaft" berichtete, riet zur äußersten Vorsicht.

Digitized by Google

Die Gründer dieser Gesellschaft suchten nach seiner Ansicht weniger Gold zu finden, als vielmehr durch gewissenlose Agenten einen schwunghaften Handel mit die Eingeborenen demoralisierenden geistigen Getränken und Fellen zu betreiben. (?)

Generalleutnant Rüttig schlug vor, nicht nur die Konzessionsdauer auf 20 Jahre und die Breite der Landstrecken zu den Seiten der Bahn auf je 5 Werst herabzusetzen, sondern auch vor allem die Gesellschaft zu verpflichten, von Zentralsibirien aus den Bau zu beginnen, um, wenn diese sich nicht kapitalskräftig genug bewiese, den Plan ganz auszuführen, Rußland doch wenigstens eine Eisenbahn bis zur Lena hätte. Beginne der Bahnbau dagegen von der Beringstraße aus, so hätte man unter Umständen nur den amerikanischen Goldsuchern den Weg gebahnt.

Mußte man also das Projekt, den Fernen Osten auf dem „Sibirischen Seewege“ bzw. in Verbindung mit einem die Bering-Straße erreichenden Schienenweg mit dem Mutterlande in Verkehr zu bringen, einstweilen als undurchführbar ansehen, so blieb nur der andere, lange und von fremden Seemächten, in erster Linie England, beherrschte Seeweg übrig, auf dem man um den Süden des gelben Weltteiles den Fernen Osten erreichen konnte.

2. Der Seeweg um den Süden Asiens zum Fernen Osten*).

Bis zur Mitte dieses Jahrhunderts war dieser Weg nach dem äußersten Osten von Schiffen unter russischer Flagge nur wenig befahren, denn der Handel mit den in Eis und Schnee gebetteten russischen Besitzungen auf Kamtschatka und den anderen schwach bevölkerten und meist nur durch den Pelzhandel mit Europa in Beziehung tretenden Ansiedlungen im nördlichsten Asien war gering und ging teilweise auch auf dem Binnenwege.

Hierzu kam, daß vor Einführung des Dampfes in die Schiffahrt, auf dem Wege von Kronstadt aus bis an die Küsten des Ochotskischen Meeres eine sehr geraume Zeit verging, die mit dem Ertrage des Handels in keinem Verhältnis stand.

---

*) Es stehen den russischen Schiffen drei Wege zur Verfügung, um durch den Stillen Ozean den Fernen Osten zu erreichen. Von ihnen führen zwei um den Süden Asiens, einer um den Süden Amerikas. Am nächsten

Digitized by Google

Eine regere Benutzung dieses Seeweges trat erst ein, als Rußland das heutige südliche Küstengebiet seinem Reiche einverleibt hatte und man in Nikolajewsk, und namentlich in Wladiwostok, Häfen geschaffen hatte, die als Eingangstor zu den bisher nur auf dem Landwege erreichbaren Teilen des russischen Asiens dienen konnten.

Vor allem wurde aber der Verkehr zur See gehoben, nachdem das Zarenreich mit der Vermehrung der Ansiedler, mit der stetig wachsenden Stärke seiner Truppen und der Zahl der Kriegsschiffe der Flotte des Stillen Ozeans, mit dem Ausbau der Festungsanlagen und der Häfen und dem Bau der Ussuri-, und später der Ostchinesischen Eisenbahn auf die Zufuhr von Vorräten aller Art aus Europa nach jenen Küsten angewiesen war.

Noch mehr wuchs der Verkehr, als Rußland das Pachtgebiet mit Port-Arthur und Dalnij in Besitz genommen und an die Erbauung der beiden „Zukunftshäfen" und der Festung Port-Arthur ging.

Auch die Notwendigkeit, während der chinesischen Wirren die Truppen zu verstärken, diente zur Erhöhung des Seeverkehrs nach dem russischen Fernen Osten.

Die russische Regierung suchte sich, je mehr der Verkehr zur See hierher anwuchs, für diesen, soweit es die Verhältnisse nur zuließen, von den im Verkehr mit Ostasien bisher vorherrschenden fremden Schiffahrtsgesellschaften unabhängig zu machen und ihn auf Schiffe russischer Flagge zu lenken.

Diesem Bestreben verdankten besonders zwei vom Staate subventionierte Dampfschiffahrtslinien ihre Entstehung und ihre Entwicklung, namentlich seit den achtziger Jahren: die „Freiwillige

---

ist der Weg durch den Suez-Kanal (12 500 Seemeilen von Kronstadt aus), etwas weiter der um das Kap der guten Hoffnung (16 100 Seemeilen), am weitesten der um das Kap Horn (21 700 Seemeilen). Von diesen vereinigen sich die ersten beiden Linien, ob man von der Malakka- oder Sundastraße kommt, etwa bei Singapore.

Der letzte Weg wird vom Seehandel und vom Passagierverkehr nur selten, der zweite wohl nur ganz ausnahmsweise gewählt werden.

Wir haben den Weg um Kap Horn daher hier auch außer Betracht gelassen, um so mehr, als niemals auf ihm die vom russischen Staate subventionierten Linien geführt wurden.

Den zweiten Weg schlug bekanntlich im Jahre 1905 ein Teil des russischen Ersatzgeschwaders ein, während der andere durch den Suezkanal ging.

Digitized by Google

Flotte“ (Добровольный Флотъ) und die „Gesellschaft der Ostchinesischen Eisenbahn“.*)

Beide Gesellschaften haben freilich nur durch die Hilfe der Regierung, wie fast alle Dampfschiffahrtsgesellschaften Rußlands, die dem Seeverkehr dienen, ihr Leben gefristet. Ihren Höhepunkt der Entwicklung scheinen sie infolge der Transporte nach der Erwerbung des Pachtgebietes auf der Halbinsel Kwantun während der Erbauung von Dalnij und Port-Arthur sowie der Ostchinesischen Eisenbahn mit ihren Zweigen und während der Verstärkung der Truppen infolge der chinesischen Wirren erreicht zu haben. Infolge des letzten Krieges sind sie sehr zurückgegangen, die letztere Gesellschaft befährt mit ihren Schiffen, soweit bekannt, neue Linien, von der „Freiwilligen Flotte“ ist ein Teil der Schiffe in den Besitz des Marine-Ressorts übergegangen.

Die Häfen des Mutterlandes, von denen die Fahrten ausgingen, waren vorzugsweise St. Petersburg-Kronstadt, Libau und Odessa. Da der Weg aus den teilweise durch Eis gesperrten Ostseehäfen um die europäischen Küsten herum die Fahrt wesentlich verlängerte, wurde meist Odessa zum Ausgangspunkt gewählt.

Die Freiwillige Flotte.

Die Freiwillige Flotte, die in der letzten Zeit unter unmittelbarer Verwaltung der Regierung stand, war in erster Linie für die Unterhaltung der Verbindung mit Ostasien bestimmt.

Sie verdankte ihre Entstehung den wenig erfreulichen Erfahrungen, die Rußland mit der Tätigkeit seiner infolge des Krimkrieges geschwächten Kriegsflotte im letzten russisch-türkischen Kriege gemacht hatte.

Es bildete sich damals ein Komitee in Moskau unter dem Vorsitze des bekannten Prokurators des „Heiligen Synod“ Pobedonoszew, das, wesentlich unterstützt durch die „Gesellschaft zur Hebung der

*) Außer diesen Gesellschaften nahmen und nehmen zum Teil noch jetzt einige andere an der Vermittlung des Verkehrs mit dem russischen Fernen Osten teil.

Hierzu gehören: 1. Die russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel; 2. die russische Gesellschaft für ostasiatische Dampfschiffahrt; 3. die Schiffe der nordischen Dampfschiffahrtsgesellschaft; 4. die der in Riga domizilierten baltischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Ferner fuhren in der besonders lebhaften Schiffahrtsperiode 1901 zwischen Odessa und Ostasien für Rechnung der russischen Intendantur Schiffe, welche die Firma Radau & Co. gestellt hatte, zwei solche des

Digitized by Google

russischen Handelsschiffahrt", Schiffe zu bauen beschloß, die im Frieden Handelszwecken dienen, im Kriege aber Kreuzerdienste tun sollten. Durch freiwillige Gaben wurden zuerst die Mittel zum Bau von solchen Schiffen zusammengebracht. Daher die Bezeichnung „Freiwillige Flotte".

Interessant ist, daß der Stamm dieser in der Geschichte des Verkehrs mit dem Fernen Osten eine so wichtige Stelle einnehmenden Flotte — deutschen Ursprungs ist.

Man erwarb nämlich von der deutschen „Hamburg-Amerika-Linie" die drei Dampfer „Holsatia", „Hammonia" und „Thuringia", denen man die Namen „Moskwa", „Petersburg" und „Rossija" gab. Später wurde auch die „Saxonia" angekauft und als „Nishnij Nowgorod" in die Flotte eingereiht.

Vom Jahre 1879 datiert nun die Übernahme des regelmäßigen Verkehrs seitens der „Freiwilligen Flotte" nach und von dem Fernen Osten.

Bald hatte man es auf sechs Hilfskreuzer gebracht, die sämtlich auf ausländischen Werften erbaut waren.

Obwohl aber die Regierung jährlich für die Aufrechterhaltung regelmäßiger Fahrten nach Wladiwostok 36 000 Rubel an Subsidien zahlte, hatte dennoch die Verwaltung des Unternehmens so ungünstige Ergebnisse, daß man schon 1882 vor einem Defizit von 240 000 Rubeln stand. Als die „Moskwa" im Tatarskij Proliw unweit Sachalin unterging, schoß die Regierung wieder eine halbe Million Rubel zu, um ein Ersatzschiff, die „Kostroma" zu beschaffen.

Um nun aber den Verkehr nach dem Fernen Osten zu sichern, sah sich die Regierung im Jahre 1886 genötigt, die „Freiwillige Flotte" unter die Aufsicht des Marineministeriums zu stellen. Ihre Verwaltung wurde von einem aus Mitgliedern des Marine- und des Finanzministeriums gebildeten Komitee geführt. Der Staat bewilligte gleichzeitig eine jährliche Unterstützung von 600 000 Rubel

---

Prinzen Chaime von Bourbon und ein Dampfer des Grafen Keyserlingk. Das letzte Schiff verblieb aber meist längere Zeit im Ochotskischen Meere zum Zwecke des Walfischfanges.

Neben diesen amtlich zugelassenen und zum Teil zu terminmäßigen Fahrten verpflichteten Schiffen ging nun der Verkehr der zahlreichen auswärtigen Schiffe einher, unter denen die deutsche Flagge nicht die letzte Stelle einnahm.

Im Jahre 1897 stand sie sogar an der Spitze der Nationen, deren Flagge in Wladiwostok vertreten war, mit 32,5% des Gesamtverkehrs, während nur 29,9% der eingehenden Schiffe die russische Flagge führten.

Digitized by Google

auf sechs Jahre, wofür die „Freiwillige Flotte“ jährlich sieben Fahrten nach dem Fernen Osten übernehmen mußte.

Nach Ablauf dieser Zeit wurde diese Unterstützung für weitere zehn Jahre bewilligt mit der Bedingung, noch vier Schnelldampfer von mindestens 8000 t Deplacement und zwei Transportdampfer zu beschaffen.

Die Jahre von 1897—1901 waren, wie oben erwähnt, infolge der Ereignisse in Ostasien der Höhepunkt ihrer Entwicklung, so daß sie 1901 aus 16 Kreuzern bestand.

Aber dennoch gelang es der Verwaltung nicht, diese günstigen Konjunkturen zu benutzen. Die Fertigstellung der Überlandbahnen, die Gründung von deutschen, englischen, dänischen, japanischen und amerikanischen Konkurrenz-Unternehmungen fanden die Freiwillige Flotte nicht genügend leistungsfähig. Immer lauter wurden die Klagen, daß die Verwaltung der finanziellen Seite der für den russischen Fernen Osten so wichtigen Verbindung nicht genug Sorgfalt widme, daß oft Schiffe ohne genügende Ladung aus Ostasien nach Europa zurückkehrten etc.

Als nun im Jahre 1902 der Vertrag mit der Regierung zu Ende ging und das Verwaltungskomitee sich mit der Bitte um Erneuerung der Unterstützung an den Staat wandte, benutzte dieser die Verhältnisse, um die Verwaltung ganz in seine Hand zu nehmen und das Unternehmen „zu sanieren“. Noch ehe man zur Hebung der russischen Kauffahrteischiffahrt „die Hauptverwaltung für Seeschiffahrt und Häfen“ unter Leitung des sehr tätigen Großfürsten Alexander Michailowitsch errichtete, wurde am 17. Februar 1902 eine „Allerhöchste Verordnung“ erlassen, die für die Sicherstellung des Verkehrs mit dem Fernen Osten folgende Grundsätze aufstellte:

1. Die Freiwillige Flotte hat im Frieden die Aufgabe, die regelmäßige Passagier- und Frachtverbindung, sowie die Vermittlung des Postverkehrs zwischen Odessa und den Häfen des Stillen Ozeans zu übernehmen. Sie soll gleichzeitig zur Hebung des vaterländischen Handels mitwirken.

2. Ihre Schiffe sollen im Jahre mindestens 18 Fahrten zwischen Odessa oder Petersburg und Wladiwostok und zurück ausführen, hierbei auch Port Arthur anlaufen.

3. Die Freiwillige Flotte gehört zum Ressort des Marineministeriums. Ihre Verwaltung wird von einem besonderen Komitee geführt, das unmittelbar unter dem Marineminister steht und in Petersburg seinen Sitz hat. Es wird gebildet durch von Marine-,

Digitized by Google

Finanz- und Kriegsminister ernannte Vertreter. Der Vorsitzende ist ein auf Vorschlag des Marineministers vom Kaiser ernannter Admiral. Zur unmittelbaren Führung der Geschäfte wird ein Inspektor der Freiwilligen Flotte vom Marineminister ernannt.

4. Die zeitweilige Übergabe der Schiffe der Freiwilligen Flotte an die Armee- oder Flottenverwaltung geschieht auf Verfügung des Marineministers.

5. Die Kommandanten der Schiffe, die Offiziere und Ärzte können entweder aus dem aktiven Personal der russischen Kriegsflotte, aber auch aus der Zahl anderer Personen des russischen Untertanenverbandes mit der notwendigen nautischen Vorbildung ernannt werden. Die Matrosen, Heizer und Maschinisten können dem Personal der aktiven Flotte entnommen werden. Die Kommandanten der Schiffe erhalten ihre Bestallung vom Marineminister; den Offizieren der Kriegsmarine wird ihre Dienstzeit in der Freiwilligen Flotte bei ihrer Pensionierung seitens des Staates angerechnet.

Aber auch diese Maßregel vermochte das Hereinbrechen einer Krisis im Jahre 1903 nicht aufzuhalten.

Ebensowenig konnten dies die Schwierigkeiten, welche die russische Regierung den fremden Handelsmarinen in den Weg legte, um ihre Konkurrenz im Verkehr mit dem Fernen Osten lahm zu legen.

Man ging hierbei sogar so weit, die Fahrt eines Schiffes aus einem Hafen des europäischen Rußlands nach einem solchen des asiatischen als zur „Großen Küstenschiffahrt“ (Bolschoj Kabotasch) gehörend, zu erklären.

Man hatte ferner die Freihafenstellung von Port Arthur und Wladiwostok aufgehoben. (Letztere wurde bekanntlich während des Krieges wieder freigegeben. Heute aber wird die Regierung von weiten Kreisen bestürmt, sie wieder aufzuheben.)

Endlich nahm man einige Kreuzer, für die keine Beschäftigung möglich war, in die Verwendung der Kriegsmarine.

Schließlich sah man sich genötigt, der Freiwilligen Flotte auch neue Aufgaben zu stellen, da sie der Konkurrenz mit den Truppen- und Materialien-Transporten auf der Sibirischen Eisenbahn ebensowenig gewachsen war wie der der andern Schiffahrtlinien.

Den Zwecken der großen Frachtdampfer konnten — nach russischen Quellen — ihre Schiffe ohnedies nicht gerecht werden, da diese bei geringerem Kohlenverbrauche größere Frachten aufnehmen

Digitized by Google

können wie die wesentlich zur Beförderung von Truppen, Auswanderern und Verbannten etc. bestimmten Fahrzeuge der Freiwilligen Flotte.

Man beabsichtigte daher ihre Dampfer auch nach New York, Schanghai, Brisbane und anderen Punkten des Auswanderer- oder Geschäftsreisenden- und Touristenverkehrs fahren zu lassen, Linien, auf denen bisher die russischen Auswanderer und Reisenden nur ausländische Schiffe benutzten.*)

Der Krieg gab im Jahre 1904 den Schiffen der Freiwilligen Flotte zum großen Teile eine dem Kriege dienende Bestimmung. Als er ausbrach, hatte sie eine Zahl von 13 Schiffen erreicht**).

Die Entschuldigung für den Niedergang der Freiwilligen Flotte und den andern am Verkehr mit dem russischen Fernen Osten beteiligten russischen Gesellschaften darf nicht allein in dem Konkurrenzkampf mit dem großen Überlandschienenweg gesucht werden.

*) Ein seemännisches russisches Fachblatt, „More i jewo Shisn", schrieb damals:

„Im Fernen Osten ist die Rolle der Freiwilligen Flotte beendet, wenigstens was die Linie Odessa—Wladiwostok anlangt. Sie muß auch ihre Tätigkeit dort aufgeben, einmal, weil sie einen Teil der Fracht der Privatdampfschiffahrt entzieht und daher auf diese Weise auf dieser Linie nicht nur nicht zur Entwicklung der russischen Handelsflotte beiträgt, sondern sogar die große Küstenschiffahrt hemmt, dann aber, weil der Hauptzweck der Gründung der neuen Flotte im Frieden die Herstellung neuer Dampfschiffahrtslinien war.

Diese Aufgabe hat sie übrigens in beschränktem Sinne auch früher erfüllt; so z. B. als sie im September 1897 den Dampfer „Moskwa" von Marseille nach New York und im Jahre 1885 die „Rossija" nach Südamerika sandte.

Den Aufgaben der großen Frachtdampfer, welche bei geringem Kohlenverbrauche große Frachten aufnehmen können, wie die Cargoboats der Ostasiatischen und der Nordischen Gesellschaft, vermag die Freiwillige Flotte nicht gerecht zu werden, da ihre Schiffe wesentlich zur Beförderung von Truppen, Auswanderern, Truppen und Verbannten erbaut wurden.

Daher paßt für sie besser die Rolle der großen Passagierdampfer.

Und da hat man unter Hinweis auf die große Zahl von Auswanderern und Reisenden, welche, sei es über Hamburg und Bremen, sei es auf dem Wege durch das Mittelmeer, auf ausländischen Schiffen alljährlich nach Amerika und Australien befördert werden, das Augenmerk auf die Linie Odessa—Neapel—New York, Brindisi—Schanghai—Port Arthur—Brisbane etc. gerichtet."

**) In dem amtlichen Verzeichnis des „Morskoj Ssbornik" vom Januar 1904 waren 13 Kreuzer aufgeführt, von denen einer („Jekaterinoslaw") sogleich von den Japanern mit Beschlag belegt wurde; zwei in das Eigentum der Kriegsmarine übergingen: „Cherson" und „Moskwa", als „Angora" und „Lena".

Digitized by Google

Denn man hat berechnet*), daß auf dem Eisenbahnwege von Bremen nach Port Arthur-Dalnij, obwohl derselbe etwa halb so lang ist wie der Seeweg durch den Suezkanal, die Güter 1904 nur eben so schnell verfrachtet wurden wie zur See. (Hieran trugen wohl wesentlich die vielen Hemmungen und Friktionen auf den Übergangsstellen, bzw. auf der Sibirischen Eisenbahn die Schuld.)

Aber es ist nicht nur die relativ günstige Beförderung zur See, da bei ihr die Güter besser aufgehoben sind, sondern auch die größere Billigkeit des Seeweges, die ihn so konkurrenzfähig macht. Nimmt man auf der Sibirischen Eisenbahn die Fracht für den Tonnen-Kilometer auf nur 2 Pf. an, so würde sich die Fracht für die Tonne (1000 kg) von Bremen nach Dalnij auf 220 Mk. stellen, während der „Norddeutsche Lloyd" die Tonne je nach der Art der Güter auf dem Seewege mit 22.50 bis 23 Mk. verfrachtet. Selbst bei einer Frachtermäßigung der Sibirischen Eisenbahn auf den niedrigen Satz von 1 Pf. für den Tonnen-Kilometer, der nicht entfernt die Selbstkosten deckt, würde die Fracht der Tonne noch immer 110 Mk. ausmachen und so ein Unterschied zwischen der Bahnfracht und der Seefracht verbleiben, der nicht auszugleichen ist.

Die fremde Konkurrenz, auch unsere deutsche, kann aber viele Waren der Technik und Industrie nicht nur billiger liefern, sondern auch billiger verfrachten wie die russische. Denn die Fracht von den Nordwesthäfen, von Bremen oder Hamburg aus, ist immer noch billiger als von dem näheren Odessa aus, weil in den Nordseehäfen ein hochentwickelter Verkehr mit einer entsprechenden Konkurrenz vorhanden ist, die die Frachtsätze niedrig hält im Gegensatze zu der im gewissen Sinne staatlich monopolisierten „Freiwilligen Flotte", von der durch die Erklärung der Verbindung Odessa-Wladiwostok als Küstenschiffahrt, wie früher erwähnt wurde, die auswärtige Konkurrenz ganz abgehalten wurde**).

*) Marine-Rundschau 1904 Heft IV, „Seewege und Überlandbahnen mit besonderer Rücksicht auf den näheren und fernen Orient".

**) Man unterscheidet in Rußland „Große Küstenschiffahrt" (Bolschoj Kabotasch) und „Kleine Küstenschiffahrt" (Malüj Kabotasch). Die erstere ist die Schiffahrt zwischen Häfen verschiedener russischer Meeresteile, die letztere zwischen solchen eines und desselben Meeres.

Um die fremde Konkurrenz auszuschließen, wurde — horribile dictu — der ganze Verkehr zwischen St. Petersburg und Odessa mit dem russischen Ostasien zur „russischen Küstenschiffahrt" gehörig erklärt. Ja, man ging sogar so weit, den Schiffen finnländischen Ursprunges den Verkehr mit dem russischen Ostasien zu untersagen, weil das Großfürstentum Finnland, obwohl zu Rußland gehörig, eine eigene Zollgrenze hatte.

Digitized by Google

Ob die Angabe von Paul Dehn in der „Marine-Rundschau“ zutrifft, daß nach russischen Blättern die Frachtsätze von Odessa nach Ostasien sogar zweieinhalbmal höher sein sollen wie die von den deutschen Nordwesthäfen aus, sei dahingestellt!

Unbestreitbar datiert aber der Rückgang der russischen Dampferlinien nach dem Fernen Osten von dem Tage, da man in feierlicher Weise in Rußland die Vollendung des großen Schienenweges feierte, der, den asiatischen Kontinent durchquerend, das Mutterland mit Wladiwostok, Dalnij und Port Arthur verband.

Der Verlust dieser beiden letzteren Häfen infolge des letzten Krieges und die hierdurch gestärkte Konkurrenz auch der japanischen großen Schiffahrtsgesellschaften, hat die russische Reederei noch mehr vom Verkehr mit dem Fernen Osten zurückgedrängt. Ihre Schwäche trat schon bei dem Rücktransport der Truppen, Gefangenen und Rekonvaleszenten nach dem Abschluß des Friedens im Jahre 1905 dadurch in die Erscheinung, daß man trotz des lauten Protestes in Rußland, trotz des guten Willens der Regierung, der einheimischen, schon durch den Krieg geschädigten Reederei zu helfen, sich gezwungen sah, die Transporte nach Odessa teilweise an fremde Gesellschaften zu vergeben.

Die Verkehrsverhältnisse des Fernen Ostens nach der Erbauung der Eisenbahnen.

Die Schilderung der Sibirischen Eisenbahn in ihren Einzelheiten wurde bereits gegeben in dem Band III aus „Rußland in Asien“ — Sibirien und die Große Sibirische Eisenbahn — an der Hand des „Путеводитель по Великой Сибирской желѣзной дорогѣ“ (Führer auf der Großen Sibirischen Eisenbahn) von A. J. Dmitrijew-Mamonow, im Jahre 1900 verfaßt von General Krahmer. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Schienenweges ist von Dr. Kurt Wiedenfeld in seiner bei Springer in Berlin in demselben Jahre erschienenen Schrift behandelt. Auf beide Werke verweisen wir hier. Unsere Aufgabe soll es sein, noch einen kurzen Rückblick auf die Entstehung der Bahn, die Leistungen und den Ausbau dieses Schienenweges seit dem Jahre 1900, wo während der Chinesischen Wirren zum ersten Male seine Leistungsfähigkeit einer Prüfung durch die Praxis unterzogen wurde, zu schildern, und die Anschauung und Ziele der Regierung, wie sie in dem im Jahre 1903 erstatteten „Alleruntertänigsten Bericht des Finanz-

Digitized by Google

ministers Witte über seine Reise nach dem Fernen Osten“ und anderen Aktenstücken der neuesten Zeit niedergelegt sind, unserer Betrachtung zu unterziehen. Hieran anschließend werden wir die Schicksale der Eisenbahn während des letzten Krieges und die durch ihn veranlaßten Verbesserungen und Ergänzungen des Schienenweges verfolgen und einen Überblick über das ganze Schienennetz des russischen Ostasiens im engeren Sinne und der Mandschurei geben.

Seit dem Jahre 1900 hatte die Sibirische Eisenbahn durch die Vollendung der Ostchinesischen Eisenbahn eine sehr wichtige Erweiterung erfahren. Gerade die Ostchinesische Eisenbahn war es aber, die nicht nur als die Verbindung der neugegründeten russischen Hafenplätze und Handels-Emporien Port-Arthur und Dalnij mit dem Innern Rußlands, sondern als Etappenstraße während des russisch-japanischen Krieges eine hochwichtige Rolle spielte, nachdem ihr Bau durch den Boxeraufstand des Jahres 1900 empfindlich gestört war. Die Kämpfe der Russen in der Mandschurei in diesem Jahre kann man im wahrsten Sinne des Wortes als den Krieg um die Ostchinesische Eisenbahn bezeichnen.

Der Krieg der Jahre 1904 und 1905 ist aber wesentlich ein Krieg längs der Ostchinesischen Eisenbahn, die während desselben von beiden kriegführenden Parteien durch Feldbahnen ergänzt wurde, von denen die seitens der Japaner von Antung aus nach Ljaojang geführte Eisenbahn nach dem Feldzuge von diesen zur Vollbahn ausgebaut werden soll, um hierdurch das Schienennetz Koreas mit der Ostchinesischen Bahn zu verbinden.

Was die asiatischen Überlandschienenwege anlangt, so wurde ihr Bau bekanntlich von Kaiser Alexander III. durch seine Entscheidung vom 29. März 1901 ins Leben gerufen, nachdem die Ssamara-Slatoust-Bahn bis Tscheljabinsk weitergeführt war.

Im folgenden Jahre wurde die Leitung des Baues dem unter dem damaligen Großfürsten-Thronfolger gebildeten „Komitee der Sibirischen Eisenbahn“ anvertraut.

Um die Beförderung des Baues der Bahn und besonders um ihre Ergänzung und Verbesserung in der neuesten Zeit haben sich aber in erster Linie zwei Männer verdient gemacht, deren Namen in der Geschichte Rußlands in der letzten Zeit so oft genannt sind, daß wir bei einer Schilderung der neuesten Schicksale der Schienenwege des Fernen Ostens ihrer gedenken müssen, Männer,

Digitized by Google

deren Werdegang so ganz von dem des landesüblichen des russischen Tschinowniks abweicht. Es sind dies Fürst Chilkoff, der langjährige Verkehrsminister, und Graf Witte, der in Rußlands Finanzgeschichte eine so wichtige Rolle spielende Minister.

Fürst Chilkoff ist ein Staatsmann, wie sich bisher nur wenige durch die Stufenleiter der Beamtenhierarchie in Rußland durchgerungen haben.

Ein wechselvolles Geschick hat ihn die seltene Laufbahn vom Eisenbahnarbeiter zum Minister zurücklegen lassen. Er ist ein Self-made-man, wie vor ihm kaum einer in Rußland es zur höchsten Würde im Staate gebracht hat. Sein Name wurde in der Öffentlichkeit bekannt bei Gelegenheit des Feldzuges Skobelews gegen die Achal-Teke im Jahre 1880, als unter der Oberleitung des Generals Annenkoff die Feldeisenbahn von Michailowsk am Kaspischen Meere bis Kisil-Arwat erbaut wurde, eine Etappenstraße, die eigentlich erst die Expedition Skobelews möglich machte. Diese Bahn war die erste derartige Leistung Rußlands auf asiatischem Boden, die Grundlage für die heute bis in das Herz Asiens führende transkaspische Eisenbahn.

Fürst Chilkoff war ihr „Chef der Mechanik und Traktion", wie der uns etwas eigenartig anmutende Titel lautete.

Wer war nun dieser Fürst Chilkoff, der durch seine Leistungen bald seinen Chef, den General Annenkoff, in den Schatten stellen sollte, so fragte sich damals mancher in Rußland, und noch heute ist trotz seiner bis in die neueste Zeit reichenden Tätigkeit seine Persönlichkeit in ihrer Vergangenheit wenig bekannt.

Fürst Michail Iwanowitsch Chilkoff wurde 1834 aus einer vornehmen Familie geboren, deren Verbindungen seine Erziehung im russischen Pagenkorps, der ersten Erziehungsanstalt des Landes, ermöglichte.

Nachdem er einige Jahre Offizier in einem Garderegiment gewesen war, dann im Auswärtigen Amte gedient hatte, ging er auf Reisen in das Ausland, wobei er längere Zeit in Amerika verweilte.

Seine Bildung hatte er zwar hierdurch unstreitig bereichert, aber auch gleichzeitig seinen vielleicht schon vorher nicht zu sehr gefüllten Geldbeutel so erleichtert, daß er aus dem Staatsdienste ausscheiden mußte.

Er ging nach Amerika, wo das Schicksal ihn dem Eisenbahnbau zuführte. Man baute damals die Pacific-Bahn. Fürst Chilkoff erhielt eine Stelle als — Eisenbahnarbeiter. Seine hierbei ge-

Digitized by Google

wonnenen praktischen Erfahrungen ergänzte er durch Erlernung der Schlosserei in dem Lande, das damals an der Spitze technischer Entwicklung stand: England.

So vorbereitet für eine Tätigkeit im Eisenbahndienst, kehrte der Fürst in sein Vaterland zurück, wurde hier zuerst Maschinist, dann Betriebschef an der Kursk-Kijewer-Eisenbahn.

Als man 1880 den Bau der Feldeisenbahn in Transkaspien begann, wurde, soweit uns erinnerlich, Fürst Chilkoff dem Eisenbahnbataillon überwiesen und bei der Leitung des Bahnbaues beteiligt.

Seine hervorragenden Leistungen ebneten ihm den Weg zu dem Posten des Verkehrsministers. Was er für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Rußland getan hat, ist bekannt. Die Sibirische Bahn mit der sie ergänzenden Ostchinesischen war der Glanzpunkt seines Wirkens. Seiner unermüdlichen Tätigkeit gelang zwar noch vor dem letzten Kriege die Verbindung des sibirischen Schienenweges mit dem Chinesischen Meere, jedoch nicht — die Geschichte wird die geheimen Ursachen noch klarzulegen haben — die Schließung der Lücke am Baikal durch die Baikal-Umgehungsbahn. Aber dem Greis war hierdurch am Abend seines Lebens die Gelegenheit geboten, wie einst am Beginn seiner Laufbahn unter der glühenden Sonne der Turkmenen-Wüste, so jetzt auf dem Eise des Baikal-Sees unter den Unbilden des sibirischen Winters und sehr schwierigen Verhältnissen eine Feldeisenbahn zu bauen, die für die Vorbewegung der Truppen von höchster Bedeutung sein sollte, bis man den Schienenweg um den See beendet hatte.

Neben dem Fürsten Chilkoff war es wesentlich der Minister und spätere Graf Witte, der durch die Bereitstellung der für den Bau der Bahn erforderlichen Geldmittel sich ein hohes Verdienst um das Zustandekommen des Riesenwerkes, besonders der Ostchinesischen Eisenbahn, erworben hat.

Über den Grafen Witte, den vielgenannten Ssergej Juljewitsch, ist in letzter Zeit so viel geschrieben worden, daß wir uns mit seiner Lebensführung nicht zu beschäftigen brauchen. Wenig bekannt aber ist, daß der geschickte Finanzmann bis 1889, wo er, ein einfacher „Titularrat“ und Direktor einer Privat-Eisenbahngesellschaft, in den Staatsdienst trat, auch im Eisenbahndienst groß geworden war. 1892 war er bereits Verkehrsminister, eine Stellung, die er wenige Monate später mit der des Finanzministers vertauschte. Dem „Eisenbahner“ wurde der nicht leichte Auftrag, den von seinem Vorgänger Wyschnegradzkij völlig verfahrenen Karren

Digitized by Google

der Staatsfinanzen aus dem Sumpfe hoffnungsloser Kreditlosigkeit und jämmerlicher Verarmung zu ziehen. Mit welchen Mitteln und mit welchen Endergebnissen sei dahingestellt.

Wir wissen ja aus der Geschichte Dalnijs und Port-Arthurs, wie Witte die rein fiskalischen Interessen seiner Politik auf Kosten der Festigung der militärischen Stellung Rußlands am Chinesischen Meere verfolgte.

Ob es richtig ist, wie seine Gegner sagen, daß auch in seiner Eisenbahnpolitik dem Schein und Glanz so sehr gehuldigt wurde, daß er gleichsam als gewandter Bankier den Kredit Rußlands gehoben hatte ohne Rücksicht auf die hierfür gewählten Mittel, so daß im Laufe seiner zehnjährigen Verwaltung des Finanzministeriums die wirklich produktiven Kräfte des Landes immer mehr verfielen, soll hier nicht untersucht werden.

Jedenfalls schaffte er die Gelder zur Erbauung der Sibirischen und der Ostchinesischen Eisenbahn.

Wie groß die Mittel gewesen sind, die, wenn wir die Erweiterungs- und Verstärkungsarbeiten während des Feldzuges und der Vollendung der Baikal-Umgehungsbahn in dieser Zeit, außer Anrechnung lassen, zu der Vollendung der großen Überlandbahn erforderlich waren, davon kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man die Summen erwägt, die schon bis Ende 1902 angewiesen wurden.

Hierüber erfuhr die Welt durch die Verhandlungen der Sitzung des „Komitees der Sibirischen Eisenbahn", welche Ende Januar 1903 in Gegenwart des jetzt regierenden Kaisers stattfand und in der zugleich ein Überblick über dessen zehnjährige Tätigkeit gegeben wurde.

Die Gesamtsumme der bis zu diesem Zeitpunkt vom Staate für die ostasiatische Überlandbahn aufgewendeten Mittel betrugen hiernach 384 604 743 Rubel.

Von dieser Summe kamen u. a. auf die Westsibirische Strecke 51 110 367 Rubel, auf die Mittelsibirische 101 481 382 Rubel, auf die Zweigbahn Taïga-Tomsk 2 573 198 Rubel, auf die Strecke Irkutsk-Baikalsee 3 171 555 Rubel, auf die Transbaikalbahn 79 942 702 Rubel, die Verbindungsstrecke von der Station Kaidalowo an der Transbaikalbahn bis zur chinesischen Grenze 31 564 349 Rubel.

(Der Bau der Ostchinesischen Eisenbahn war nominell einer von der chinesischen Regierung anerkannten Aktiengesellschaft übertragen. Die bis zum Jahre 1903 entstandenen Kosten betrugen

Digitized by Google

253 496 850 Rubel, von welcher Summe die Darlehne des Staates gewiß einen bedeutenden Bruchteil einnehmen.)

Die Anschlußstrecke von der Endstation der Ostchinesischen Bahn am Küstengebiet, Pogranitschnaja, bis zur Ussuribahn kostete 8 113 987 Rubel, die Ussuri-Eisenbahn 46 267 088 Rubel, die damals noch nicht fertig gestellte Baikal-Umgehungsbahn — sie wurde erst während des Krieges beendet — hatte 53 625 145 Rubel gekostet, die Dampffähren über den See, die bis zu der Vollendung der Umgehungsbahn 6 744 340 Rubel.

Für Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Sibirischen Bahn bei größerer Inanspruchnahme durch gesteigerten Verkehr wurden 94 320 660 Rubel ausgeworfen.

Die Opfer, welche neben der Vollendung der Umgehungsbahn die Verstärkung der Sibirischen Bahn während des Krieges, ihre Ausbesserungen usw. erforderten, sind in diesen Zahlen gar nicht enthalten.

Aber hiermit waren die für die Fertigstellung des großen asiatischen Schienenweges verwandten Kosten noch lange nicht abgeschlossen.

Eine Reihe wichtiger Unternehmungen, die mit der Schaffung des großen Schienenweges in Verbindung standen, erforderten weitere 31 000 000 Rubel.

Soweit die Kostenfrage! Wenden wir uns nun zu den Schienenwegen, die hierfür geschaffen wurden!

Es sind heute an Eisenbahnen in Sibirien, dem Amurgebiet und in der Mandschurei im Bau vollendet und im Betriebe:

1. Die Sibirische Eisenbahn von Tscheljabinsk bis Irkutsk, 3048 Werst lang mit dem Sitze der Direktion in Tomsk.
2. Die von dieser sich abzweigende Eisenbahn Taiga-Tomsk-Tscheremoschniki, 89 Werst lang.
3. Die Transbaikalbahn (Забайкальская желѣзная дорога) mit der Direktion in Irkutsk.

   Sie zerfällt in die beiden Linien Irkutsk-Mandschurija und Karümskaja-Srjetensk. (Bei Karümskaja beginnt die Abzweigumg zur Ostchinesischen Eisenbahn.) Die erstgenannte Strecke ist 830 Werst, die zweite 266 Werst lang. Von Srjetensk beginnt die Schiffsverbindung auf der Schilka und dem Amur.
4. Die Ostchinesische Eisenbahn (Китайская восточная желѣзная дорога). Ihre Direktion war bisher in Charbin. Im

Digitized by Google

Frieden von Portsmouth wurde, wie früher erwähnt, die Strecke Kwantschöntszi (russ. Куанъченцзы)-Port-Arthur mit ihren Zweigbahnen und allen ihren Einrichtungen, ihrem Eigentum und ihren erworbenen Privilegien und Gerechtsamen, sowie den in diesem Bezirk liegenden Kohlengruben, soweit sie der Eisenbahn gehören und für deren Zwecke betrieben werden, ohne Entschädigung und mit Zustimmung der chinesischen Regierung an Japan abgetreten. Bekanntlich hat die japanische Regierung nach den Nachrichten der Tagespresse die Absicht, die Linie zu verstaatlichen.

Man hätte also in Zukunft zu unterscheiden:

a) Die im russischen Besitze verbleibende Strecke von Mandschurija bis Kwantschöntszi (russ. Куанъченцзы) 1098 Werst und mit der Zweigbahn Alt-Charbin-Charbin-Flußhafen, 15 Werst.

b) Die in den japanischen Besitz gekommene Strecke von Kwantschöntszi bis Port-Arthur. Diese ist 689 Werst lang.

Zu ihr gehören an Zweigbahnen:

1. Die Bahn Daschitschao-Inkou (Njutschwang), 21 Werst lang.
2. Die Bahn Nangwanlin-Dalnij, 17 Werst lang.
3. Die Bahn Tafanschön-Talienwan, 6 Werst lang.
4. Zwei kleinere Strecken: von Station Jantai zu den Kohlengruben und von Sachetun nach Fuschun.

c) Die Eisenbahn Charbin-Pogranitschnaja, 513 Werst lang, zum Anschluß der Ostchinesischen Eisenbahn an die Bahnen des Küstengebietes — im russischen Besitze.

5. Die Ussuri-Eisenbahn (Уссурійская желѣзная дорога) mit der Direktion in Wladiwostok.

Sie besteht aus:

a) der Hauptlinie von Wladiwostok nach Chabarowsk am Amur, 721 Werst lang und

b) der Verbindungslinie zur Ostchinesischen Eisenbahn Ketrizewo-Pogranitschnaja, 115 Werst lang.

Diese sämtlichen Bahnen haben die russische Spurweite 1,524 Meter. Für den durchgehenden Verkehr, namentlich der Waren, war dies unumgänglich notwendig, obwohl die technischen Schwierigkeiten in dem gebirgigen Teile Sibiriens und der Mandschurei bei Annahme einer schmäleren Spurweite sich beim Bau vermindert hätten. Vielleicht sprachen aber nicht nur volkswirtschaftliche, sondern auch politisch-strategische Gründe mit, die

Digitized by Google

ja auch im europäischen Rußland Veranlassung zur Annahme einer von der westeuropäischen von 1,435 Meter abweichenden Spurweite gegeben haben.

6. Die nach dem Feldzuge von den Japanern ausgebauten Strecken der während desselben für die Etappen- und andere Zwecke der Armee ausgebauten Feldeisenbahnen.

Hierzu gehören, soweit die Nachrichten reichen:

1. Die Bahn Widschu (Antung)-Ljaojang bzw. Mukden, im Anschluß an die Koreanischen Bahnen.
2. Die Bahn Hsinmintin-Mukden, im Anschluß an die über Schanhaikwang auf Peking führenden Chinesischen Bahnen (voraussichtlich noch nicht vollendet).
3. Die Bahn von Kwantschönszi nach Kirin.

Über die Art des Baues, die Spurweite und die Einzelheiten der Führung ihrer Tracen ist, während wir dies niederschrieben, nichts Näheres bekannt. Jedenfalls erhalten sie aber wohl normale Spurweite, wie die unter 4b) genannten jetzt japanischen Bahnen.

Von japanischer Seite wird berichtet, daß die „Südmandschurische Eisenbahn", wie sie im Gegensatze zu dem den Russen verbliebenen nördlichen Teile genannt wird, einer Aktiengesellschaft überlassen werden soll, die ausführliche Instruktionen seitens der Regierung erhielt. Das Geschäftskapital soll auf 200000000 Yen festgesetzt sein, zur Hälfte im Besitze der Regierung, zur anderen Hälfte in dem von Privaten, die aber nur japanische oder chinesische Staatsangehörige sein dürfen.

Die bisherige russische Spurweite soll binnen drei Jahren in Normalspurweite umgeändert werden. Die Linie soll zwischen Dalnij, das von den Japanern in Tairen umgetauft wurde, bis Suchiantun (?) zweigleisig werden.

Ein Zuschuß von 6 Prozent ist für 15 Jahre garantiert unter der Bedingung der Rückzahlung, sobald die Eisenbahn sich rentieren sollte.

Die Regierung hat sich ferner das Recht vorbehalten, die Herabsetzung der Frachtsätze für gewisse Güter zu bestimmen und behält sich auch das der ausschließlichen Benutzung der Bahn in Fällen dringender Gefahr vor. Die auszubauende Linie von Antung auf Mukden wird an diese Gesellschaft angeschlossen.

Was nun die einzelnen Bahnen anlangt, so wurde die Sibirische Eisenbahn, nachdem Ende Oktober 1896 die Anschluß-

Digitized by Google

bahn an das europäische Bahnnetz von Jekaterinenburg bis Tscheljabinsk eröffnet wurde, bis Kriwoschtschekowo am Ob in Betrieb gesetzt, im Januar 1899 hatte man sie bis Irkutsk eröffnet. Ende dieses Jahres war auch ein „vorläufiger Verkehr", bei dem allerdings noch einige Gewässer, über die eiserne Brücken in Aussicht genommen waren, im Kahn überschritten werden mußten, auf der Transbaikal-Linie eröffnet, im nächsten Jahre war auch diese Strecke bis Sretjensk an der Schilka dem Verkehr übergeben worden. (Die Umgehungsbahn am Baikal wurde allerdings erst im Jahre 1905 vollendet.) Was die Bauausführung der Sibirischen Bahn anlangt, so war sie im Hinblick auf die Kosten der großen Strecke mit allen nur denkbaren Einschränkungen in der technischen Anlage gebaut worden. Die Rücksicht auf die Schnelligkeit des Verkehrs ließ man hierbei ganz zurücktreten. So hatte man an einigen schwierigen Stellen im Gebirge das Mindestmaß des Krümmungshalbmessers von 530 m auf 320 m herabgesetzt und die Steigung bis auf 17,5 : 1000 erhöht. Auch hatte man die obere Breite des Fahrdammes, die im europäischen Rußland 5,55 m beträgt, auf 5 m herabgesetzt. Es bedeutete diese Einschränkung für die Sibirische und der ihr angeschlossenen Ostchinesischen Eisenbahn eine Flächenersparnis von etwa 300 bis 400 ha und eine solche an Erdbewegung von etwa 10 000 000 cbm. Ebenso hatte man die kleineren Gewässer mit Holzbrücken überspannt, da das Holz in Sibirien verhältnismäßig billig und in guter Qualität zu beschaffen war, während die Eisenkonstruktionen nur aus weiter Ferne allmählich und auch nur mit größeren Kosten herbeizuschaffen waren. Man hätte sonst den Bau aufgehalten, die Beschleunigung der Herstellung war bei der ganzen politischen Lage aber sehr geboten.

Ähnliche Verhältnisse walteten auch beim Bau der Ussuri-Bahn ob.

Am ungünstigsten von allen diesen Ersparnissen war die Verringerung des Gewichtes der Schienen, die ungenügende Ausstattung mit Betriebsmaterial und das Fehlen eines zweiten Geleises.

Das Gewicht der Schienen von 24,25 kg entsprach etwa dem der Schienen unserer deutschen Kleinbahnen. Nun suchte man ihre Leistungskraft dadurch zu erhöhen, daß man verhältnismäßig viele Schwellen — 12 auf die Schiene von 8,5 m Länge — unterlegte. Wir werden sehen, daß auch dieses Auskunftsmittel die Verlangsamung des Verkehrs nicht beseitigen konnte und man während des

Digitized by Google

Feldzuges 1904/05 zu sehr schwierigen Ersatzarbeiten gezwungen war.

Was die ungenügende Ausstattung mit rollendem Betriebsmaterial anlangt, so machte sich dies schon im europäischen Rußland geltend, wie es sich z. B. in der Stockung der der Ausfuhr dienenden Getreidetransporte ausspricht. In Sibirien war dies aber in noch erhöhter Art der Fall. Besonders war der Mangel fühlbar jenseits des Baikalsees vor Vollendung der dies große Seebecken umgehenden Bahnstrecke. Man war gezwungen, das rollende Material, die Lokomotiven in zerlegtem Zustande über den See zu schaffen. Daß die Direktionen der Bahnen des europäischen Rußlands nicht immer ihr bestes Material, das sie doch so notwendig selbst brauchten, abgaben, liegt nahe*).

Nun kam aber noch ein anderer die volle Ausnützung der Bahn beeinträchtigender Umstand hinzu: Das zum Teil mangelhafte Personal im Verwaltungs- und Betriebsdienste, sowie die Unregelmäßigkeiten beim Bau der Bahnen.

---

*) Nach anscheinend auf amtlichen zuverlässigen Quellen beruhenden Mitteilungen im „Archiv für Eisenbahnwesen“ und der „Railroad-Gazette“ sollen im Jahre 1899, also vor dem Ausbruche des Boxer-Aufstandes im Jahre 1900, auf den bis dahin eröffneten Strecken der Sibirischen Linie und der Ussuri-Eisenbahn insgesamt, außer den Spezialwagen, wie Kirchenwagen, Fleischtransportwagen, Krankenwagen usw. 72 neue, 308 alte Lokomotiven, 191 neue, 8 alte Personen- und 4454 neue, 405 alte Güterwagen im Verkehr gewesen sein. Das ergibt auf 100 km Bahnlänge 10 Lokomotiven, 5 Personenwagen und 122 Güterwagen, also weit weniger wie auf die gleiche Bahnlänge in dem schon nicht gut ausgestatteten Bahnnetze des europäischen Rußlands. Hier kämen nach einer zuverlässigen Statistik vom 31. Dezember 1897 auf 100 km Bahnlänge durchschnittlich 23 Lokomotiven, 27 Personen- und 550 Güterwagen, d. h. weit über viermal soviel Lokomotiven, über fünfmal soviel Personen- und faßt fünfmal soviel Güterwagen. Das sind aber im Vergleiche zu den englischen und zu den Zahlen der preußisch-hessischen Staatsbahnen ganz geringe Zahlen. In Preußen-Hessen z. B. zu gleicher Zeit auf 100 km 40 Lokomotiven, 72 Personen- und 883 Güterwagen.

Man hatte nun allerdings seitens des Sibirischen Komitees im Febr. 1899 beschlossen, den Wagenpark der Sibirischen Bahnen bis Ende 1902 mit einem Kostenaufwande von 31 000 000 Rubel um 342 Lokomotiven, 162 Personenwagen, 631 Übersiedler- und Gefangenenwagen sowie 8358 Güterwagen zu erhöhen. Wieweit dies bis zum Jahre 1903 durchgeführt war, sei dahingestellt. Jedenfalls machte sich noch 1904 großer Mangel an rollendem Material fühlbar, und war es eine der ersten Sorgen der russischen Verwaltung, dasselbe östlich des Baikal zu vermehren.

Digitized by Google

Die immer größere Ausdehnung des Reiches in Asien zwang zur Vermehrung des oft nicht genügenden Beamtenpersonals. Die Qualität desselben wurde hierdurch noch mehr „verwässert".

Dürfen wir den Nachrichten auch nur bedingt Glauben schenken, die unbeanstandet durch die damals noch unter der Zensur stehenden russischen Presse gingen, so müssen in dieser Hinsicht auf den Bahnen des russischen Asiens, namentlich auf denen des Fernen Ostens, teilweise geradezu unerquickliche Zustände geherrscht haben.

Daß die Mehrzahl der Beamten eine Versetzung in die menschenleeren, weitab von den Kultur-Zentren liegenden Stationen oder gar in die Baracken und Kibitken des Personals der Sibirischen und noch mehr der beständig unter der Bedrohung seitens der Chunchusen befindlichen Ostchinesischen Eisenbahn nicht wünschten, bedarf wohl keiner Begründung.

Tüchtige Beamte blieben daher, soweit es nur immer in ihrer Hand oder der ihrer Vorgesetzten lag, im europäischen Rußland. Für die nach Asien gesandten hatte aber gewiß das alte Sprichwort „Der Himmel ist hoch und der Zar ist weit" wohl seine Berechtigung.

Jedenfalls traf man in der russischen Presse in den Jahren vor dem Kriege auf die schwersten Klagen über die Behandlung der Passagiere durch das Personal der Bahnen, sowie über den moralischen Zustand vieler dieser Beamten.

Die Reisenden, welche wie z. B. der Monsignore Graf Vay de Vaya mit besonderer kaiserlicher Empfehlung reisten, genossen in ihren Salonwagen einen Luxus, der auf europäischen Bahnen völlig unbekannt ist.

Aber die in eisiger Winterkälte der Mandschurei wie die gepökelten Heringe auf offenen „Plattformen" wie diese Art von Güterwagen in Rußland genannt werden, fahrenden Chinesen, erfroren oft, ehe sie die Station erreichten, ohne daß jemand sich um sie kümmerte*).

*) Was die Unsicherheit des Eigentums anlangte, so schrieb vor dem Ausbruch des Krieges der, wenn wir nicht irren, in Tschita erscheinende „Sibirskij Westnik" wörtlich das Folgende:

„Die Bagage der Passagiere kommt in gleicher Weise abhanden wie die mit den Warenzügen beförderten Frachten, und es ist interessant zu beobachten, was dabei für Kniffe zur Anwendung gelangen. Da steht z. B. ein Weichensteller neben einer befrachteten Plattform; der Wächter hat sich aus irgend welchem Grunde abgewandt und in demselben Moment gelingt es dem Weichensteller ein Kolli herabzureißen und es in den danebenstehenden

Digitized by Google

Die Schnelligkeit des Verkehrs wurde nicht nur durch die obenerwähnten Momente beeinträchtigt, sondern auch durch die im Verhältnis zu Westeuropa großen Stationsdistanzen.

Es ist bekannt, daß es die erste Sorge des Verkehrsministers beim Ausbruch des japanischen Krieges war, die Zahl der Ausweichestellen (Rasjäsdü) zu vermehren und die bestehenden auszubauen.

Es waren aber nicht nur Mängel des Baues oder des Personals, die auf die Leistungsfähigkeit der Bahn Einfluß äußerten, sondern auch die klimatischen Verhältnisse Nordasiens, die hohen Kältegrade und die Schneemassen des Sibirischen Winters, die Schneeschmelze des Frühjahrs machen sich störend geltend. Schneeverwehungen und Dammrutsche infolge der Einwirkung der Wassermassen sind häufig und die Arbeitskräfte zur Herstellung der Bahn in dem wenig bevölkerten Lande schwerer zu beschaffen wie in Europa.

Aber trotz aller der Bahn in der ersten Zeit anhaftenden Mängel darf man nicht vergessen, welchen Fortschritt die Vollendung des Überlandschienenweges für den Weltverkehr und für die Erschließung der asiatischen Gebiete des Zarenreiches bedeutete.

Man konnte auch russischerseits mit Recht hinweisen auf die Erfahrungen bei dem Bau der großen amerikanischen Überlandbahnen, die auch zuerst in dem Bestreben, möglichst schnell den Kontinent

---

leeren Warenwaggon zu stopfen. Nach einiger Zeit erscheint der Zugkoppeler, der, im Einverständnis mit dem Weichensteller, dem Maschinisten die Weisung erteilt, einen angeblich defekten Waggon auf den Seitenstrang zu bringen. Natürlich ist das der Waggon mit dem gestohlenen Kolli und er wird, nachdem in aller Stille eine eingehende Besichtigung desselben vorgenommen, wieder für tauglich erklärt. Unlängst fand man in einem Waggon statt der Zuckerhüte, die darin sein sollten, nur hölzerne Modelle, die sorgfältig in das blaue Papier eingehüllt waren. — Reklamiert der Reisende seine Bagage, so wird ihm kurz und bündig gesagt: „Lassen Sie doch das Krakehlen und nehmen Sie das, was man Ihnen nach der Taxe pro Pfund bezahlen wird; Sie halten uns nur unnütz auf.“ Ironisch wird dann wohl auch noch hinzugefügt: „Da Ihre Sachen verloren gegangen, sind sie natürlich teurer gewesen.“ Mit diesen zu einer epidemischen Krankheit ausgewachsenen Zuständen aufzuräumen, wäre wohl die höchste Zeit.“

Die innere Ordnung in dem Zugdienste wurde wohl dadurch am besten illustriert, daß z. B. auf der Ussuri-Eisenbahn öffentlich in den Zeitungen darüber geklagt wurde, daß der Zug auf offener Strecke zuweilen hielte, weil das Zugpersonal sich dem Vergnügen hingab, einige der dort zahlreichen Fasanen abzuschießen.

Digitized by Google

durchquerende Verbindungen zu schaffen, keineswegs tadellos angelegt waren und erst allmählich ausgebaut wurden.

In diesem Sinne sprach sich der Finanzminister Witte in seinem nach der denkwürdigen Reise nach dem Fernen Osten an den Kaiser abgestatteten, von uns noch mehrfach zu erwähnenden Bericht aus.

Er sagte in ihm u. a., es habe ihn keineswegs überrascht, auf Mängel und Mißgriffe zu stoßen, weil vieles von diesen ihm schon in Petersburg bekannt gewesen sei.

Der Minister fügt hinzu, er hätte die beteiligten Instanzen auf die Fehler aufmerksam gemacht, und es seien die nötigen Weisungen und Rügen zur Beseitigung der Unordnungen erteilt worden. Diese für ein amtliches Aktenstück der russischen Regierung recht bemerkenswerte, wenn auch äußerlich harmlose Bemerkung wird allerdings dadurch wieder abgeschwächt, daß der Minister erwähnt, bei der Leitung des Bahnbaues der Ostchinesischen Eisenbahn habe infolge der besonderen Bedingungen die formelle Seite, und namentlich die Rechenschaftsablegung, leiden müssen. Das sei durch den großen Umfang der Arbeit, durch die Unruhen und Seuchen, ferner durch die Schwierigkeit, zuverlässige Unterbeamte zu bekommen, endlich durch die Übernahme des Baues in eigenen Betrieb, anstatt ihn an Unternehmer zu übertragen, und durch die Unkenntnis der Landessprache seitens der Beamten veranlaßt worden, die sich damit entschuldigt hätten, daß sie bei dem sie schon sehr in Anspruch nehmenden Bau der Bahn auch noch mit so vielen unerwarteten Hindernissen zu kämpfen gehabt hätten, daß sie an anderes „als an Rechnungsablegung und Formalitäten zu denken gehabt hätten". Es wurde vom Minister zugestanden, daß der Bau der Sibirischen und der Ostchinesischen Eisenbahn mit ihren Zufuhrbahnen vom europäischen Rußland und den anderen hiermit verbundenen Ausgabeposten die ungeheure Summe von fast gegen zwei Milliarden Mark gekostet habe.

In diesem „Alleruntertänigsten Bericht über die Reise nach dem Fernen Osten", in dem zuweilen Zeichen einer gewissen Resignation nicht fehlen, heißt es im Hinblick auf die weltgeschichtliche Bedeutung des großen asiatischen Überland-Schienenweges u. a.:

„Mit Allerhöchster Genehmigung Eurer Kaiserlichen Majestät unternahm ich eine Reise zur Inspizierung der Ostchinesischen Eisenbahn, des letzten Gliedes des großen Sibirischen Schienenweges. Diesen Weg von

Digitized by Google

einem Ende bis zum anderen zurücklegend, muß man über die kolossalen Verhältnisse dieses Baues erstaunen, der unter der Regierung Kaisers Alexander III. begonnen und unter der unmittelbaren Leitung Eurer Kaiserlichen Majestät ausgeführt worden. Die ungeheure Größe der vollendeten Aufgabe zwingt Einem Gefühle der Bewunderung ab. Die Weltbedeutung der Sibirischen Eisenbahn wird jetzt von niemand mehr bestritten. Sie wird sowohl bei uns wie im Auslande anerkannt. Durch einen fortlaufenden Schienenstrang Europa und Asien verbindend, wird diese Straße zum internationalen Transportweg werden, auf welchem der Warenaustausch zwischen dem Westen und Osten vor sich gehen muß.

China, Japan und Korea, deren Bevölkerung eine halbe Milliarde erreicht und deren internationale Handelsumsätze bereits gegenwärtig die Summe von 600 000 000 Rubel übersteigen, werden vermittels des großen Schienenweges, der alle Mittel einem rascheren und billigeren Verkehr und Warenaustausch bietet, in engere Beziehungen zu Europa als dem Markte hoher industrieller Kultur treten, der der Rohmaterialien des Ostens bedarf. Dank der Sibirischen Bahn wird der Bedarf dieser Länder an europäischen Fabrikaten sich steigern und europäisches Wissen und Kapital werden ein neues, ausgedehntes Arbeitsfeld in der Erforschung und Verarbeitung der natürlichen Reichtümer der Länder des Ostens finden. Der asiatische Osten war bis in die letzte Zeit für die Völker Europas eine unerforschte Welt, die Jahrtausende ein Leben der Abgeschlossenheit geführt, sich von der westlichen Zivilisation fern gehalten und ihre eigene nationale Kultur geschaffen hat.

Der Bau des Sibirischen Schienenweges eröffnet Europa die Pforten zu dieser bisher abgeschlossenen Welt und bringt es in Verbindung mit den zahlreichen Völkerschaften der mongolischen Rasse. Eine fernere Abschließung ist für die Völker des Ostens faktisch unmöglich. Schwierig ist es freilich, alle Veränderungen vorauszusehen, zu denen die bevorstehende Annäherung der gelben und der weißen Rasse führen wird, doch ist es unzweifelhaft, daß in dieser Annäherung Rußland eine erste Rolle zufallen muß.

Außer dieser ihrer internationalen Bedeutung wird die Sibirische Bahn Rußland im inneren Verkehr die verschiedensten Vorteile gewähren. Der russischen Industrie wird ein neuer ausgedehnter Binnenmarkt erschlossen. Die Bevölkerungsüberschüsse des europäischen Rußlands werden einen Abfluß in die neuen, ausgedehnten, zur Kolonisation geeigneten Gebiete Sibiriens finden. Die Verarbeitung der natürlichen Reichtümer Sibiriens, das Anwachsen seiner Bevölkerung und die Entwicklung der Industrien werden die Produktionskräfte unseres Vaterlandes steigern, und Sibirien selbst wird ein aktiver Teilnehmer am Kulturleben werden. Der Bau der Sibirischen Eisenbahn wird in der Geschichte ohne Zweifel mit ehernen Lettern als eines der größten Weltereignisse und eine der ruhmreichsten Taten der Regierung Eurer Kaiserlichen Majestät verzeichnet werden.

Das Urteil der Zeitgenossen ist nicht das Urteil der Geschichte.

Die kolossalen Opfer, die Rußland für den Bau der Sibirischen Bahn gebracht hat, die zurzeit noch sehr lebhaft

Digitized by Google

empfunden werden, verdunkeln in den Augen der Zeitgenossen die künftige Bedeutung der Bahn und hindern ihre richtige Wertschätzung.

Es ist nicht zu leugnen, daß diese Opfer wirklich groß und schwer für die russischen Finanzen waren. In einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum mußte der Staatsschatz zum Bau des eigentlichen Sibirischen Schienenweges zusammen mit der Ostchinesischen Eisenbahn, der Perm-Kotlas und der Iekaterinenburg-Tscheljabinsker Linie und allen Hilfsunternehmen 758 955 907 Rubel verausgaben, wobei die Gesamtkosten des ganzen Unternehmens zusammen mit den Ausgaben für die Baikal-Ringbahn eine Milliarde Rubel erreichen werden. Doch sind hiermit natürlich die Ausgaben des Staates nicht erschöpft, da der Bahnbau viele Nebenkosten nach sich gezogen hat, die in der Verstärkung der Administration und der Streitkräfte, der Vergrößerung der Flotte des Stillen Ozeans und dem Bau von Häfen zutage traten. Es liegt daher nichts Erstaunliches darin, daß der Bau der Sibirischen Bahn sehr lange, namentlich wegen der Erwägungen finanziellen Charakters, hinausgeschoben wurde, und das solche hervorragende Staatsmänner wie die ehemaligen Finanzminister Bunge und Wyschnegradskij es nicht wagten, den Staatsschatz mit dieser Bürde zu belasten. Gegenwärtig ist die Sibirische Eisenbahn dank der unermüdlichen Sorgfalt und Fürsorge Seiner Majestät fast vollendet. Die vitalen Kräfte des russischen Volkes nahmen einen solchen Aufschwung, daß sie, wenn auch mit Anstrengung, das Werk, das so gefährlich und schwer ausführbar erschien, glücklich zur Vollendung brachten.

Doch mit dem Bau der Eisenbahn ist noch nicht die ganze ausgedehnte Aufgabe gelöst, welche Eurer Majestät Hochseliger Vater in dem Reskript vom 14. Januar 1893 an Sie „das Friedenswerk und die Aufklärungsaufgabe Rußlands im Osten" zu nennen geruhte. Die Eisenbahn bildet nur einen Teil des Werkes und eins der Mittel zu seiner Erreichung. Es wird noch vieler Mühen und Anstrengungen bedürfen, noch viele Hindernisse jeglicher Art werden zu überwinden sein, Generationen werden darüber vergehen, ehe dieses Werk in seiner vollen Gesamtheit zu Ende geführt worden und die reichen Früchte tragen wird, die von ihm zu erwarten sind. Die bevorstehenden Aufgaben sind derartig verwickelt und zahlreich, daß eine auch nur flüchtige Bezeichnung derselben zurzeit sehr schwierig und kaum möglich wäre."

In erster Linie steht hier, nach Ansicht des Ministers, unbedingt die Übersiedelungsfrage, die er sehr eingehend behandelt. Wir müssen es uns versagen, an dieser Stelle hierauf näher einzugehen.

Die Verhältnisse der Ussuri-Eisenbahn und der Ostchinesischen Eisenbahn ähnelten sehr den eben geschilderten der Sibirischen. Auch sie weisen Mängel auf, die bei der zuletzt erbauten Ostchinesischen Bahn infolge der bei den früheren Arbeiten gemachten Erfahrungen vermieden werden konnten, obwohl gerade dieser Bau durch die Lage der Bahn in einem Lande,

Digitized by Google

dessen Bevölkerung der Ausbreitung der russischen Macht feindlich gegenüberstand, auch nach verschiedenen Richtungen beeinträchtigt wurde.

Von allen Bahnen des Ostens wurde die Ussuri-Eisenbahn zuerst fertiggestellt. Man verband mit ihr den bisher für die Verbindung des Fernen Ostens so wichtigen Wasserweg (Amur-Ussuri) mit dem zum Stützpunkt der russischen Macht am Stillen Ozean herangewachsenen Wladiwostok.

Schon im Jahre 1875 hatte man eine Eisenbahnverbindung von Wladiwostok bis zu dem im Herzen des Süd-Ussuri-Bezirks liegenden Hanka-See angeregt. Zwei Jahre darauf entschied man sich endgültig für die Ausführung dieser Bahn und ordnete die Vorarbeiten an, die nun in den Jahren 1887 und 1888 unter Leitung des Ingenieurs Ursatti ausgeführt wurden. Die eigentlichen Arbeiten begannen im Jahre 1891, so daß am 31. Mai dieses Jahres der jetzt regierende Zar als Großfürst-Thronfolger den ersten Spatenstich beim Beginne der Erdarbeiten und der Schienenlegung in Wladiwostok tun konnte. Am 13. Februar 1896 war die südliche Strecke bis zur Stanitze Grafskaja vollendet, Ende des folgenden Jahres war Chabarowsk erreicht.

Die Schwierigkeiten des Baues in der menschenarmen, teilweise mit Urwald bedeckten Gegend am Ussuri waren groß. Ein hierfür besonders formierter Truppenteil — das Ussuri-Eisenbahnbataillon — hatte wesentlichen Anteil an der Ausführung derselben. Die Kosten erreichten eine unverhältnismäßige Höhe, weil das Bau- und Betriebsmaterial meist auf dem Wasserwege aus Europa und Amerika herangeschafft werden mußte.

Die Ussuri-Bahn war vor Herstellung der Ostchinesischen Bahn von hoher Bedeutung, da durch sie erst das Küstengebiet auf einem zu allen Zeiten des Jahres benutzbaren und nicht im Machtbereich der Chinesen liegenden Binnenweg mit dem Amur in Verbindung gesetzt wurde. Eine durchgehende Schienenverbindung mit dem Mutterlande, für die bisher noch die Strecke Sretjensk-Chabarowsk fehlte, hatte man auch mit dieser Bahn noch nicht geschaffen.

Es ist erwähnt, wie man das Projekt einer Amurbahn als technisch zu schwierig aufgab und sich im September 1896 durch einen Vertrag mit China die Genehmigung zur Erbauung einer quer durch die Mandschurei zur Ussuri-Bahn führenden Eisenbahn sicherte, gleichzeitig aber die Einwilligung zur Gründung einer Russisch-Chinesischen Bank. Von dieser wurde eine Gesellschaft der Ost-

Digitized by Google

chinesischen Eisenbahn gegründet und auf diese die Konzession übertragen.

Die Ostchinesische Eisenbahn hat in den wenigen Jahren ihres Bestehens sehr wechselnde Schicksale erlitten. Man kann wohl sagen, ihre Geschichte ist mit Blut geschrieben. Denn die Kämpfe der Russen in der Mandschurei im Jahre 1900 hatten im wesentlichen die Wiedergewinnung der von den Aufständischen zerstörten, noch im Bau begriffenen Bahn und die Befreiung der sich noch verteidigenden Mannschaften der Schutzwache und des Personals der Bahn zum Ziel. Der letzte russisch-japanische Krieg hatte aber fast ausschließlich die Umgebungen der Bahn zum Schauplatz, da infolge der Beschaffenheit der sonstigen Verbindungen des Landes das russische Heer an sie als seine einzige Etappenlinie gebunden war.

Als aber der Krieg durch den Frieden von Portsmouth beendet wurde, war es die Ostchinesische Eisenbahn, deren südlicher Teil dem Sieger als Preis zufiel.

Denn wenn auch dem Namen nach Eigentum einer Privatgesellschaft, war sie doch in der Tat in der Hand der russischen Regierung, wie es bei einer so wichtigen Verkehrsader nach den „Zukunftshäfen“ auf der Halbinsel Kwantun und nach Wladiwostok nicht anders möglich war. Nur russische und chinesische Untertanen durften ihre Aktionäre sein. Das Aktienkapital von nur 5 Millionen Rubel*) genoß keinerlei Garantie. Dagegen war die Bestimmung getroffen, daß der Rest des Aktienkapitals durch Obligationen beschafft werden sollte, über deren Betrag und Währung, Verzinsung und Tilgung der russische Finanzminister zu bestimmen hätte, wie auch die russische Regierung sich vorbehielt, die Obligationen selbst zu übernehmen und der Bahngesellschaft den entsprechenden Betrag bar auszuzahlen. Auch für die Verzinsung und Tilgung leistete die russische Regierung Garantie. Aber noch weiter ging die Selbstlosigkeit des Finanzministers. Die Gesellschaft durfte stets zur Vervollständigung der für den Bau erforderlichen Mittel vom russischen Finanzminister unmittelbare Gelduntersützungen erbitten. Die russische Regierung verpflichtete sich ferner, im Falle die durch den Betrieb und die Zinszahlung der Obligationen erforderlichen Ausgaben nicht aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden können, die fehlenden Beträge vorzuschießen.

*) Der Bau hat tatsächlich zwischen 250 und 260 Millionen gekostet.

Digitized by Google

Der Sitz der Verwaltung war in Peking und in Petersburg. Während aber der von der chinesischen Regierung zu ernennende Vorsitzende keine andere Aufgabe hatte, wie die Beobachtung der China gegenüber übernommenen Pflichten der Gesellschaft, lag dem zweiten Vorsitzenden, der von den durch die Generalversammlung der Aktionäre ernannten Direktoren aus ihrer Mitte gewählt und vom russischen Finanzminister bestätigt wurde, allein die Leitung des Bahnbaues und Betriebes ob.

Die übrigen Bestimmungen des Statuts entsprachen in ihrem Geiste ganz den eben mitgeteilten. So war die Bahn mit russischer Spurweite anzulegen, etwa erforderliche Verstärkungen der technischen Einrichtungen waren auf Verlangen des russischen Finanzministers sofort vorzunehmen, dessen Entscheidung sich auch die Gesellschaft bei etwaigen Meinungsverschiedenheiten zu unterwerfen hatte.

Die chinesische Regierung hatte für die Sicherheit der Eisenbahn Sorge zu tragen, während die Gesellschaft die Ordnung auf der Bahn selbst übernahm.

Man sieht also, daß das Statut vom 4./16. Dezember 1896 die Bahn völlig in die Hand des russischen Staates legte.

Dies war um so mehr der Fall, als schon nach zwei Jahren die Vorschüsse der russischen Regierung schon so groß geworden waren, daß, als im März 1898 die Konzession für eine von Charbin auf Port Arthur und Dalnij zu führende Zweigbahn erteilt wurde, für die etwa 200 Millionen Rubel erforderlich waren, der Anteil der Aktien am gesamten Anlagekapital unter $^1/_{40}$ gesunken war.

Was nun den durch die chinesischen Wirren im Jahre 1900 unterbrochenen, dann aber mit um so mehr Energie aufgenommenen Bau der Eisenbahn anlangt, so wurde sie nach einer von der in Rußland sonst üblichen abweichenden Methode erbaut. Man umging zunächst die Schwierigkeiten im Gelände, die längere Kunstbauten erforderten, dadurch, daß man ein provisorisches Geleise legte, auf dem man die erforderlichen Baumaterialien heranführte und verteilte. Diese Methode erwies sich nicht nur bei dem Bahnbau selbst als zweckmäßig, sondern gestattete auch während der chinesischen Wirren im Jahre 1900 die Beförderung der Truppen.

Die Ostchinesische Bahn zweigt sich bei der Station Mandschurija von der Transbaikalbahn ab, überschreitet bei Nagadan, unweit des Dalai Nor, die chinesische Grenze. Sie führt mehr als 300 km durch eine ziemlich einförmige Hochebene über Chailar zu

Digitized by Google

dem Gebirge des Großen Chingan, durchschneidet dasselbe mit Hilfe einer Reihe großartiger Kunstbauten. Dann steigt sie zum Tale des Nonni hinunter, den sie 15 km südlich von Zizikar überschreitet, um bei Charbin den Sungari zu überbrücken. Gegen 250 km führt sie nun von hier aus durch ein verhältnismäßig ebenes Land, um dann wieder in das Gebirge einzutreten, in dem sie bis zur Grenze des Küstengebietes führt.

Die sich bei Charbin abzweigende Südmandschurische Eisenbahn überschreitet, den fruchtbarsten Teil der Mandschurei durchquerend, eine große Anzahl von Gewässern auf zum Teil sehr bedeutenden Brücken wie die über den Sungari bei Daolaitschao, über den Schaho bei Ljaojang und andere.

Die vielen erforderlichen Kunstbauten ließen, wie erwähnt, die Kosten bis Ende 1903 für die gegen 2380 km lange Linie bis auf 253 496 850 Rbl. anwachsen. Hierzu kamen aber noch die Unkosten, die der Schutz und besondere Verhältnisse der Bahn erfordert hatten, und die nicht weniger als 46 223 386 Rbl. betrugen. Die durch die Zerstörungen an Material aller Art und der Strecke selbst, die Ermordung und Beraubung der Beamten, Kassen etc. entstandenen Kosten im weitesten Sinne schätzte man auf 70 000 000 Rbl. Für das mittelbar mit der Ostchinesischen Bahn als Sitz einesteils ihrer Verwaltung, und als ihr Export- und Importhafen in Verbindung stehenden Dalnij, sowie für die den Verkehr vermittelnde Schiffahrt in den Gewässern des Stillen Ozeans wurden 18 850 000 bzw. 11 427 000 Rubel verausgabt, so daß die Gesamtkosten sich auf 400 bis 500 Millionen Rubel belaufen haben dürften. Die verhältnismäßig hohen Kosten, welche der Bau der Bahn verursachte, waren der Aufmerksamkeit der leitenden Kreise in Petersburg nicht entgangen und scheinen auch die weitere Öffentlichkeit beschäftigt zu haben.

Bezeichnend sagt mit Bezug hierauf Minister Witte in seinem dem Kaiser nach der Rückkehr von seiner Reise nach dem Fernen Osten im Jahre 1903 erstatteten Bericht:

„Wie Eurer Kaiserlichen Majestät bekannt, war besonders die formale Seite, und hauptsächlich das Rechnungswesen der Verwaltung infolge der ganz besonderen Bedingungen des Bahnbaues eine ungenügende. Die verwickelten Arbeiten, die vorgekommenen Störungen der Ordnung und Epidemien, die Schwierigkeiten der Heranziehung zuverlässiger Unteragenten in das entfernte und unbekannte Gebiet, die Unvermeidlichkeit der Ausführung der Arbeiten auf dem Wege der Selbstbewirtschaftung und nicht der Vergebung auf Akkord, der Mangel an Vertrautheit mit der Landes-

Digitized by Google

sprache seitens der Beamten. — Alles dies muß dazu beitragen, daß man in der Verwaltung des Bahnbaues die Formalitäten nicht genügend beobachtete, wohl auch nicht beobachten konnte. Einige beim Bau beschäftigte Ingenieure antworteten mir direkt auf meine Vorwürfe: ‚Wir waren gezwungen, um den Bau durchzuführen, unerwartete Hindernisse unter allen Umständen zu überwinden. Wir hatten keine Zeit zu Rechnungsablegungen und Formalitäten.‘

Ich war aber stets davon überzeugt, und es hat sich, nachdem ich mich an Ort und Stelle mit der Sache bekannt gemacht habe, diese Überzeugung vollständig befestigt, daß das alles überhaupt ohne ernstliche Mißbräuche betrieben worden ist. Wahrscheinlich haben einige Agenten zweiten Grades die verworrene Lage zur Bereicherung benutzt. Doch sind diese Mißbräuche dem Betrage nach verschwindend klein im Vergleich zu den Ersparnissen, die dank der Aufmerksamkeit und der durchdachten Leitung der Arbeiten seitens der Ingenieure gemacht wurden. In jedem Falle kann das gesamte höhere Personal der Baubeamten in keiner Weise irgend welcher Mißbräuche beschuldigt werden.

Schließlich muß ich meine Überzeugung dahin äußern, daß der Bau dieser Eisenbahn im allgemeinen gut geleitet worden ist und daß sie nach ihrer Beendigung ein schönes Werk bilden wird, daß dem russischen Eisenbahnbau Ehre macht.“

In Rußland scheint die öffentliche Meinung mit Bezug auf die Verwendung der Geldmittel aber doch nicht ganz der Ansicht des Ministers gewesen zu sein.

Die Tracierung der Linien löste man in weit praktischerer Weise, wie es bei der Sibirischen Bahn geschehen war. Überall, wo die Gestaltung des Profils starke Steigungen und Kurven mit kleinem Radius erforderte, hatte man bei der Tracierung solche Strecken auf kurze Entfernungen zusammengedrängt. Beim Beginn starker Steigungen waren Depots für Hilfslokomotiven errichtet, so daß Züge der üblichen Länge nicht geteilt zu werden brauchten.

Dies erlaubte, daß Güterzüge von 40 beladenen Waggons ohne Hindernisse verkehren konnten, während es auf einzelnen Strecken der Mittelsibirischen Eisenbahn nur für Züge von 16 Waggons möglich war. Dies Ergebnis ist um so bedeutsamer, als das Gelände, durch welches die Ostchinesische Bahn führt, oft große Schwierigkeiten bietet.

Das Chingan-Gebirge zwang z. B. zur Anordnung von Tunnels, deren bedeutendster der durch den Großen Chingan ist, dessen Länge russische amtliche Quellen auf 1450 Saschenen (1 Sasche = 2,134 m) angeben und der in Rußland nur durch den berühmten Suram-Tunnel auf der Strecke Tiflis-Batum übertroffen wird.

Der Eisenbahndamm war ungleich fester gebaut wie der der Sibirischen Eisenbahn. Er hat die Normalbreite russischer Bahnen

Digitized by Google

(2,60 Saschenen), während er bei der Sibirischen Eisenbahn nur 2,20 bis 2,35 Saschenen breit ist. Auch für das Geleise wählte man schwerere Schienen wie auf jener Bahn.

Da die Ostchinesische Bahn durch zum Teil menschenarme, kulturell ganz verschiedene Gegenden führt, war man genötigt, in umfassender Weise für die Unterkunft der Arbeiter und Beamten zu sorgen. Man errichtete solche Wohnhäuser fast an jeder Station. Nach dem Boxeraufstand wurden sie sogar in befestigte Punkte umgewandelt, in denen auch die sehr verstärkte „Transamurische Grenzwach-Brigade", die nach dem Jahre 1900 den Schutz der Bahn übernahm, Unterkunft fand.

Da sich in den chinesischen Orten längs der Bahn in der Regel keine für größere Verwaltungen und höhere Beamte geeignete Räumlichkeiten vorfanden, war man gezwungen, auch solche zu errichten.

In Charbin, das seit dem Beginn der Arbeiten der Sitz der Direktion und der Bauleitung war, entstand infolgedessen eine europäischen Charakter tragende Verwaltungsstadt. Die Wahl von Charbin als Zentrum der Verwaltung der Ostchinesischen Eisenbahn war außerordentlich günstig. Es liegt im Herzen der Mandschurei, am rechten Ufer des hier schiffbaren Sungari, der Verkehrsader des Landes und ist der Gabelpunkt für die auf Wladiwostok und Dalnij-Port Arthur führenden Strecken.

Die Verwaltung der Ostchinesischen Eisenbahn erwarb durch Expropriation ein Gelände von nicht weniger als 3500 Hektaren.

Auf dieser Fläche entwickelten sich nun bis Ende 1903 drei recht bedeutende Ansiedlungen: Starüj (Alt-) Charbin, Nowüj (Neu-) Charbin und Pristan (Hafen).

Starüj Charbin bestand bis zum Beginn des Krieges fast ausschließlich aus provisorischen Bahnbauten ursprünglichster Art, die sich die ersten „Pioniere des Bahnbaues" errichtet hatten und die sich um eine ehemalige Branntweinfabrik gruppierten. In der ersten Zeit befanden sich in diesem Stadtteil auch noch ein Teil der Geschäftsräume des leitenden Ingenieurs, einige Wohnungen höherer Beamten und mehrere Handelsgeschäfte.

Auch hatte man hier eine kleine griechisch-orthodoxe Kirche erbaut, die bis zur Errichtung einer größeren in Neu-Charbin der Garnison und den Beamten zur Stätte des Gottesdienstes diente, aber nur 150 Personen zu fassen vermochte.

In den Straßen versinkt man im Winter im Schmutze, während sie im Sommer Wolken schmutzigen Staubes bedecken, eine Be-

Digitized by Google

sonderheit, die dieser Stadtteil mit den anderen teilt, ebenso wie auch, ein Zeichen der modernen Kultur, die elektrische Beleuchtung. Der kleine hölzerne provisorische Bahnhof war 1903 durch einen massiven im Jugendstil erbauten ersetzt, den aber im ersten Teile des Feldzuges der Statthalter Alexejew mit seinem Stabe als Quartier wählte, ohne Rücksicht darauf, daß der alte Bahnhof für den Verkehr in keiner Weise genügte.

Nowüj Charbin, das Zentrum der Stadt, trägt einen weit freundlicheren Charakter als die „Altstadt". In ihm hatte man nicht allein eine große Zahl von Regierungsgebäuden aller Art erbaut, sondern es enthielt auch einige hundert Privatgebäude, Kaufhäuser, Gasthäuser, Beamtenwohnungen usw. Unter den Baulichkeiten zeichnete sich das Gebäude der Direktion der Ostchinesischen Eisenbahn, eine Handelsschule, ein Klubgebäude, das Post- und Telegraphenkontor, Gasthöfe usw. aus.

Mehrere dieser Gebäude waren mit allem Komfort der Neuzeit erbaut, enthielten Warmwasserheizung, elektrische Beleuchtung usw.

Während des letzten Krieges waren viele von ihnen zu militärischen Zwecken in Anspruch genommen. Außerdem entstanden eine größere Zahl provisorischer Bauten zu Lazaretzwecken und als Depots.

Der Stadtteil Pristan liegt, wie sein Name „Flußhafen" besagt, am Sungari, der hier oft aus seinen Ufern tritt. Hier befinden sich Werkstätten und Niederlagen der Eisenbahn, die Anlegeplätze für die auf dem Sungari verkehrenden Dampfer, einige industrielle Etablissements und Kaufhäuser. Es ist also wesentlich Geschäftsstadt.

Gegen Ende des Jahres 1903 soll, nach der Mitteilung des „Charbinskij Westnik", des Organs der „Gesellschaft der Ostchinesischen Eisenbahn", Charbin 30000 Einwohner gezählt haben.

Ein so schnelles Anwachsen der Stadt beweist, welche Bedeutung vor dem Kriege das russische Element und vor allem die Ostchinesische Eisenbahn in Charbin gewann. Es ist dies um so auffallender, als bis zum Jahre 1903 Privatpersonen nicht gestattet war, im Expropriationsrayon Grundbesitz zu erwerben. Als sich in diesem Jahre die Verwaltung der Ostchinesischen Eisenbahn entschloß, Grundstücke an Privatpersonen in Pachtbesitz zu geben, wurden im Juni auf dem Wege des Meistgebots 255 Parzellen für einen Preis von im ganzen 370000 Rubeln vergeben.

Digitized by Google

Die Verwaltung soll damals beschlossen haben, da Charbin noch keinen selbständigen Magistrat besaß, einen Teil dieser so einkommenden Gelder zu Wohlfahrtseinrichtungen, namentlich Straßenpflaster, zu verwenden.

Weit scheint man damit jedoch noch nicht gekommen zu sein, denn die vielen Offiziere, Ärzte usw., die die Stadt während des Krieges 1904/05 kennen lernten, wissen nur von den geradezu entsetzlichen Zuständen in der Stadt, namentlich der Verkehrsverhältnisse in den einem Kotmeer gleichenden Straßen zu berichten.

Soweit die Baulichkeiten an der Bahn!

Die Wasserversorgung der Bahn war auf dem bei weitem größeren Teile ihrer Strecke (90 % der Gesamtlänge) gut zu nennen. Man hatte gutes Wasser und es ergaben sich nirgends technische Schwierigkeiten bei der Anlage von Wasserleitungen. Doch scheinen bis zum Ausbruche des Krieges noch nicht alle Stationen mit Wasserleitung versehen gewesen zu sein.

Die soeben dargelegten günstigen Bedingungen ermöglichten es, daß schon im Jahre 1901 auf der ganzen Ostchinesischen Eisenbahn einschließlich der Abzweigung auf Port Arthur ein vorläufiger Verkehr eingeführt werden konnte.

Seit dem Juni 1902 gingen auch Postzüge, welche die Strecke von der Station Mandschurija bis Port Arthur in 125 Stunden zurücklegten.

Als Minister Witte seine Orientierungsreise im Jahre 1903 machte, war sein Extrazug von der Station Mandschurija bis Charbin 50 Stunden, von dieser Station bis Dalnij ebenso lange Zeit, und bis Wladiwostok 40 Stunden unterwegs, trotzdem auf jeder Station und ebenso bei einigen größeren Bauten zur Besichtigung Halt gemacht wurde und der Zug auf den während der Fertigstellung einiger Kunstbauten, wie der Tunnels, angelegten Umgehungs- und provisorischen Schienenstrecken sehr vorsichtig und viel langsamer gefahren wurde, als es der Zustand der Bahn erforderte.

Nach Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs mit Schnellzügen gelang es, die Strecke von Mandschurija bis Dalnij in etwas über viermal vierundzwanzig Stunden zurückzulegen.

Die Vervollständigung des rollenden Materials war bis zur Fertigstellung des direkten Schienenweges ohne Umladung am Baikal erschwert.

Digitized by Google

Man beförderte in der ersten Zeit bis zum Jahre 1903 die Passagiere in Waggons 3. Klasse und in provisorisch hergerichteten 2. und 1. Klasse, die man teilweise aus Güterwagen hergestellt hatte.

Man hatte aber bei der Anfertigung der Waggons für die Ostchinesische Eisenbahn alle Vervollkommnungen der heutigen Technik in Anwendung gebracht. Hierbei war auch das eigenartige Klima der Mandschurei berücksichtigt, die tropische Hitze des Sommers und die eisige Kälte des Winters.

Die Lokomotiven sind zehnrädrig und besitzen eine größere Zugkraft als die auf dem russischen Eisenbahnnetz verkehrenden. Alle Tender sind achträdrig mit großen Wasserbehältern, um im Falle einer Beschädigung der Wasserleitung nicht von der Ergänzung des Wassers auf den Stationen abhängig zu sein, eine außerordentlich praktische Einrichtung.

Zur Verbindung mit dem Chinesischen Bahnnetz diente die von Daschitschao nach Inkou (Njutschwang) führende Zweigbahn. Die Bedeutung dieses Schienenweges bedarf keiner näheren Erläuterung, ein Blick auf die Karte lehrt sie.

Inkou (Njutschwang) war der vor dem Emporkommen Port Arthurs und Dalnijs wichtigste Einfuhrhafen der Mandschurei.

Noch im Jahre 1903 kam der Löwenanteil an dem Außenhandel auf diesen Hafen, von wo aus die Waren mit Ausnahme der Seide, meist auf dem Ljauho ins Innere geschafft wurden.

Dennoch hatte die Vollendung des Schienenweges von diesem Handelsplatz zur Ostchinesischen Eisenbahn einen großen Teil der Waren nach Port Arthur und Wladiwostok abgelenkt. Auf der anderen Seite hat diese Bahn übrigens indirekt zur Hebung Inkous beigetragen, indem ein nicht unbeträchtlicher Teil der für sie bestimmten Eisenbahnmaterialien über diesen Hafen ging. Freilich war die Ungewißheit über die politische Lage im Jahre 1903 und Kursschwankungen während der Schiffahrtsperiode vom April bis November in diesem Jahre von Einfluß, so daß die Handelsbilanz Inkous nicht als maßgebend angesehen werden kann.

Wenn wir in dem Überblick über die Entwicklung der Ostchinesischen Eisenbahn hervorhoben, daß man bautechnisch die bei der Erbauung der Sibirischen Eisenbahn begangenen Fehler vermieden hatte, so hatte man in einem zu großen Vertrauen zu der

Digitized by Google

chinesischen Regierung es doch in der Organisation der Arbeiten und in dem zum Schutze derselben in dem von einer fremden Nationalität bewohnten Lande Erforderlichen an Vorsicht fehlen lassen.

Zunächst hätte man mit Rücksicht auf die hochwichtige militärische Bedeutung der Bahn sie ebenso wie die Transkaspische und die Ussuri-Bahn von Eisenbahntruppen und von chinesischen und russischen Arbeitern erbauen lassen sollen, während man mit Rücksicht auf die Ersparnisse an Löhnen fast ausschließlich Chinesen hierzu verwandte. Nach russischen Quellen sollen im Jahre 1898 auf etwa 100 000 chinesische nur 5000 russische Arbeiter gekommen sein.

Der größte Übelstand war aber wohl, daß man zu der Leitung der Arbeiten nicht eine genügende Anzahl im Amurgebiet dienende oder von früher mit dessen Verhältnissen vertraute Ingenieure etc. hinzugezogen hatte.

Das Schicksal, welches die im Bau begriffene Bahn traf, war also, wie wir aus der folgenden Schilderung der Ereignisse des Jahres 1900 sehen werden, zum Teil dieser Vertrauensseligkeit zuzuschreiben.

Auch gehört es nicht in den Bereich der Unmöglichkeit, wie es selbst der Minister Witte zugibt, daß Mißgriffe gegenüber den vielen Tausenden chinesischen Arbeitern vorgekommen sind.

Ferner sollen bei der Tracierung der Bahn wissentlich oder unwissentlich zuweilen die religiösen und nationalen Gefühle der Chinesen verletzt worden sein.

Wer es weiß, wie überall hin verstreut sich chinesische Begräbnisstätten finden, der kann es wohl entschuldigen, wenn hier und da die Zerstörung einer derselben beim Bahnbau sich kaum vermeiden ließ.

Wenn es aber wahr ist, was damals die „Nowoje Wremja“ behauptete, daß in Charbin die Ingenieure der Bahn ihr Wohnhaus auf einer mandschurischen Begräbnisstätte errichtet hätten, weil diese der einzige mit Bäumen bestandene Platz in der Stadt gewesen sei, so wäre dies allerdings eine die Chinesen herausfordernde große Nichtachtung ihrer tiefsten religiösen Gefühle gewesen.

Digitized by Google

Die russisch-asiatischen Eisenbahnen während der kriegerischen Ereignisse der Jahre 1900, 1904—1905.

1. Während der chinesischen Wirren in dem Jahre 1900.

Wir haben schon oben erwähnt, daß man den Krieg der Russen in der Mandschurei im Jahre 1900 als den Kampf um die Ostchinesische Eisenbahn bezeichnen kann.

Ein eigenartiges Geschick hat es gewollt, daß auch die ersten Angriffe der Chinesen im Osten dieses Landes einem Verkehrsmittel der Russen galten, einem ihrer Amur-Dampfer*).

Gleichsam instinktiv wandte sich das Volk der Mandschuren, das bisher ein von keinem Europäer gestörtes Dasein geführt hatte, gegen die Erzeugnisse der Kultur des Westens, die dieser und der Macht ihrer Träger erst das Eindringen in den Fernen Osten ermöglichen konnten: gegen die modernen Verkehrsmittel, die das Angesicht der ostasiatischen Welt umgestalten sollten.

Wie die blutigen Ereignisse in Peking die Vertreter der europäischen Mächte, scheinen auch die in der Mandschurei die Russen

*) Als am 14. Juli 1900 um 10 Uhr vormittags der von Chabarowsk auf dem Amur nach Blagowjeschtschensk fahrende Dampfer „Michail", der 5 Barken mit Artilleriematerial im Schlepptau führte, die Höhe der Stadt Aigun erreicht hatte, wurde er mit Schüssen vom chinesischen Ufer aus begrüßt und dann zum Halten gezwungen. Die auf das Schiff kommenden chinesischen Offiziere erklärten, daß der „Amban" des Bezirks infolge ihm gewordener höherer Befehle, keinen Verkehr der russischen Schiffe auf dem Strome zulassen dürfe. Einige Stunden später langte auch der Dampfer „Selenga" an dieser Stelle an. Der auf ihm mit einem Zuge Amurkasaken befindliche Grenzkommissar des Amurgebietes, Oberstleutnant des Generalstabes Kohlschmidt, befahl auf die Meldung des Führers des „Michail", daß beide Schiffe ihre Fahrt fortsetzen sollten. Kaum hatten sich diese aber in Bewegung gesetzt, als die Chinesen nicht allein mit hinter Deckungen stehenden Schützen Schnellfeuer eröffneten, sondern

Digitized by Google

völlig überraschend getroffen zu haben. Wenigstens gewinnt man diesen Eindruck aus den Berichten des Kommandeurs der Ochranja (Schutzwache), Generalmajor Gerngroß, und der leitenden Ingenieure Iugowitsch und Ignatius.

Bisher war das Verhältnis zu den chinesischen Behörden ein ausgezeichnetes gewesen. Neben der russischen Schutzwache bestand sogar eine chinesische unter dem General Pao, der allerdings bei Beginn der Unruhen sogleich zu den Aufständischen überging und im Gefecht bei Jakschi nach hartnäckigem Widerstande gegen das zum Entsatze der in Charbin versammelten Teile der russischen Schutzwache vorgehende Detachement des Generals Orlow fiel.

Die russische Schutzwache und die an dem Bahnbau beschäftigten Ingenieure und Arbeiter waren, da die Arbeiten an den verschiedensten Teilen der Strecke gleichzeitig begannen, auf einem Raum von einer Längenausdehnung von gegen 2500 km verstreut.

Es ist daher erklärlich, daß die Schutzwache nicht in der Lage war, namentlich, nachdem General Pao von ihr abgefallen, an allen bedrohten Stellen einen Schutz zu gewähren. Ihre genaue Stärke ist nicht bekannt geworden. Sie soll etwa 5000 Offiziere und Mannschaften stark gewesen sein, die meist dem Beurlaubtenstande und der Kasakenbevölkerung entnommen waren. Die Schutzwache scheint aus 19 Ssotnien und Infanterie-Kompagnien bestanden zu haben. Ihre Zusammensetzung aus sehr verschiedenen Elementen hat ihr wohl keinen sehr festen Halt gegeben.

---

auch mit Geschützen auf die Schiffe feuerten, so daß beide Dampfer Beschädigungen erlitten, auch der Oberstleutnant und einige Kasaken und Matrosen verwundet wurden.

Ein, auf die von den an Bord des „Michail“ gekommenen chinesischen Offizieren ergangene Aufforderung, ans Land gegangener russischer Offizier war zu dem Amban von Aigun geführt, der ihm das Verbot des Verkehrs russischer Schiffe auf dem Amur wiederholte und ihn dann zu Lande nach Blagowjeschtschensk bringen ließ.

Sobald die Dampfschiffe Nachrichten von den Feindseligkeiten der Chinesen nach Blagowjeschtschensk gebracht hatten, beschloß der Militär-Gouverneur des Amurgebietes, Generalleuanant Gribskij, den Verkehr auf dem Amur sogleich wieder frei zu machen. Am folgenden Tage rückte er auf der russischen Seite des Amur stromabwärts mit zwei Kompagnien des Ostsibirischen Linienbataillons (inzwischen zum 21. Ostsibirischen Schützenregiment umgewandelt), drei Zügen der 2. Ostsibirischen Artilleriebrigade (6 Geschütze) und einer Ssotnie des Amur Kasakenregiments. In gleicher Höhe folgten auf dem Strome zuerst die „Selenga“ und hinter dieser der „Michail“.

So begannen die Kämpfe in der Mandschurei.

Digitized by Google

Schon bei dem Beginn der Boxerbewegung in Tschili hatte General Gerngroß den Generalgouverneur des Amur-Gebietes um Verstärkung der Schutzwache durch auf unbestimmte Zeit beurlaubte Mannschaften der Reserve der im Ussuri-Bezirke stehenden Truppen gebeten. Doch war diese Bitte nicht berücksichtigt worden. Als nun im Juni die Meldungen von Angriffen auf die Bahn sich mehrten, ersuchte General Gerngroß den Generalgouverneur um militärische Hilfe.

Es muß auffallen, daß, trotzdem die Ereignisse in Tschili zur Vorsicht mahnen mußten, man sich von seiten des Oberkommandos im Amur-Bezirk so lange untätig verhielt.

Man hat russischerseits dies damit zu entschuldigen gesucht, daß man zuerst die Störungen der Bahn nur als von den stets wie die Russen so auch die eingeborene Bevölkerung beunruhigenden chinesischen Räuberbanden der Chunchusen ausgehend angesehen hätte.

Dann hätte aber auch keiner der zahlreichen russischen Offiziere und Beamten, welche dauernd in den chinesischen Städten mit den Behörden und der Bevölkerung in Berührung kamen, etwas von militärischen Rüstungen oder einer besonders unfreundlichen Haltung der Bevölkerung beobachtet. Ja, als die Agitatoren der Boxer sich in der zweiten Hälfte des Juni zuerst in Ljaojang und Mukden bemerkbar machten, wären sie hier von der Bevölkerung keineswegs sympathisch aufgenommen, sondern sogar anscheinend von den Behörden verfolgt worden. Es hätte daher den mit der oberen Leitung des Bahnbaues und deren Schutz betrauten Persönlichkeiten nicht geraten erschienen, zu jener Zeit Truppen in die Mandschurei einrücken zu lassen, um nicht hierdurch der Agitation der fremdenfeindlichen Elemente eine gewisse Berechtigung zu geben*).

*) Auch die doch gewiß nicht für die Russen parteinehmende „Times“ hatte schon lange Zeit vorher berichtet, wie günstig die Stellung der Russen in der Mandschurei sei und wie „die Russifizierung“ dieses Landes infolge des guten Verhältnisses der russischen zu den chinesischen Behörden Fortschritte mache.

In einem ihrer Berichte hieß es wörtlich:

„Die Russen gehen durch die Stadt Tsitsikar, als wenn sie ihnen schon gehörte, was einen mächtigen Eindruck auf die Chinesen macht. Sie behandeln das Volk gleichmäßig gut, und ein Plebiszit, ob die russische Besetzung erwünscht sei, würde den chinesischen Mandarinen die Augen öffnen . . . Die Russifizierung der Stadt Kirin ist im Fortschreiten begriffen. Samowars sieht man in allen Gasthäusern. Die russischen Ingenieure, von Kasaken eskortiert, fahren ungehindert im Tarantaß durch die Straßen. Die Russen sind berechtigt, Gruben anzulegen, Häuser zu

Digitized by Google

Erst als es am 5. Juli keinem Zweifel unterlag, daß in der südlichen Mandschurei die regulären chinesischen Truppen auf unmittelbaren Befehl des Kommandierenden der Truppen in der Provinz Mukden gegen den Willen des chinesischen Gouverneurs die katholischen Missionen in Mukden und Tjelin bis Inkou hin zerstörten, hielt man diese Rücksicht nicht mehr für geboten.

Man suchte aber, soweit es irgend möglich war, Zeit zu gewinnen für das Herankommen der zu Hilfe gerufenen russischen Truppen, um womöglich den Bahnkörper und das rollende und Arbeitsmaterial nicht vorzeitig in die Hände der Chinesen fallen zu lassen und damit der Zerstörung preiszugeben. So wurden Schutzwache und die mit dem Bahnbau beschäftigten Russen noch fünf Tage auf ihrem Posten belassen. Als aber am 10. Juli die Gouverneure (Dsan-Dsjuns) von Mukden und Tsitsikar die Russen aufforderten, die Mandschurei zu räumen, da zögerten General Gerngroß und Ingenieur Iugowitsch nicht länger, die längs der Bahnlinie verstreuten Russen zurückzuziehen, da es sich nun nicht mehr um die Sicherstellung der Bahn und des längs derselben angehäuften wertvollen Materials, sondern nur um die Rettung von Leben und Freiheit des Personals handeln konnte.

Die in der Nähe der russischen Grenze befindlichen Schutzmannschaften etc. erhielten den Befehl, sich auf das russische Gebiet, im Norden nach Transbaikalien und im Süden nach dem Ussuri-Bezirk, zurückzuziehen, die anderen aber sich nach Charbin in Sicherheit zu bringen, das man, soweit es möglich, in Verteidigungszustand setzte.

Inzwischen war der berüchtigte, von dem fremdenfeindlichen Teile des Tsungli-Yamen veröffentlichte Kaiserliche Erlaß in der Mandschurei bekannt geworden, der allen europäischen Mächten den Krieg erklärte und gebot, die Feinde über die Grenzen zu treiben, ohne irgend einen Vorbehalt für die Russen zu machen.

---

bauen und alles Material an Maschinen für die Eisenbahn und die Gruben einzuführen. Sie haben das Recht zur unbeschränkten Schiffahrt auf den inländischen Gewässern und können sich durch eine eigene Schutzwache schützen. Und mit allem diesen sind die Chinesen zufrieden und darauf vorbereitet, irgend eine weitere Veränderung willkommen zu heißen, die sie von den Bedrückungen ihrer eigenen Beamten befreien kann . . . Die Chinesen in Kirin sahen die Besetzung durch die Russen als unvermeidlich an und richten sich deshalb ein, davon Vorteil zu ziehen, indem sie die für die Russen geeigneten Waren einführen und die russische Sprache lernen."

Digitized by Google

Jetzt erst begannen die chinesischen Rüstungen in der Mandschurei, und zwar, da nichts vorbereitet war, in ganz systemloser Weise.

Man hob aus der Hefe der Bevölkerung Wehrpflichtige aus, die man mit Gewehren aller möglicher Konstruktionen bewaffnete, unter denen sich aber nur sehr wenige moderne kleinkalibrige Mehrlader befanden.

Ähnlich standen die Verhältnisse in der Ausrüstung mit Artillerie.

Eine einheitliche Oberleitung der, auf weite Strecken voneinander getrennt, den nunmehr aus dem russischen Gebiet der bedrohten Eisenbahn zu Hilfe eilenden Russen entgegentretenden chinesischen Haufen hat anscheinend nie bestanden. Die Russen hatten daher im wesentlichen nur Strapazen zu überwinden, aber keine Gelegenheit zum Kampf mit einem nur einigermaßen ebenbürtigen Gegner*).

Der „Russkij Invalid" berichtet, daß von den Anfang Oktober in Ostasien befindlichen „Feldtruppen", die er auf 173 000 Mann

---

*) Wir übergehen die Operationen der russischen Detachements, die unter den Generalen von Rennenkampff und Orlow vom Transbaikalgebiet aus auf Tsitsikar bzw. Chailar, unter dem General Ssacharow von Chabarowsk aus auf Charbin vorgingen, während, von Nikolsk-Ussurijsk, dem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt der Ussuribahnen, vordringend, General Tschitschagow das russische Gebiet vom Feinde säuberte. Einen gleichen Auftrag hatte General Aigoustow, der von Nowokijewskoje an der Possjet-Bai gegen die kleine chinesische Festung Huntschun vordrang.

Endlich gingen von der Halbinsel Kwantun aus die Detachements des Obersten Chorunshenkow und des Oberst Dombrowskij, dem bald in seinem Komando General Fleischer folgte, von Süden her längs der Bahnlinie gegen Charbin vor.

Die Truppen dieser Detachements waren nicht nur dem Militärbezirk Amur und Sibirien entnommen, sondern auch auf der Eisenbahn und zur See von Europa nachgesandt worden.

In Ostasien sollen nach den amtlichen Mitteilungen der russischen Regierung, einschließlich der in Tschili befindlichen Truppen, Ende Oktober gegen 200 000 Mann versammelt gewesen sein.

Auf der Sibirischen Eisenbahn sollen bis zum Oktober nach dem „Russkij Invalid" 54 410 Mann und 11 407 Pferde nach dem Transbaikal-Gebiet transportiert worden sein.

Von hier aus (Sretjensk) wurden auf der Schilka und dem Amur 46 209 Mann und 9149 Pferde auf den Kriegsschauplatz befördert. Zu Schiff wurden von Europa nach Wladiwostok 10 107 Mann und nach Port Arthur gesandt.

Digitized by Google

schätzt, der Verlust bis einschließlich des Oktobers nur 23 Offiziere und 237 Mann, und 67 Offiziere und 1305 Mann an Verwundeten betragen hätte, d. h. etwa 2,3% der Gesamtzahl der Offiziere, 0,9% der Mannschaften. Hieraus ergibt sich der geringfügige Widerstand, den der Gegner geleistet haben muß.

Während aber nun von allen Seiten Entsatz heraneilte, war die Lage der an der Eisenbahn befindlichen Russen eine recht schwierige.

In größerer Stärke waren sie nur in und um Charbin versammelt, wo General Gerngroß etwa 2300 Infanteristen bzw. mit Handfeuerwaffen versehene Mannschaften und 1130 Reiter — meist Kasaken — vereinigt hatte. Als am 26. Juli am frühen Morgen die Chinesen zum Angriff gegen die Stadt vorgingen, in der reiches Material der Eisenbahn, Kassen etc. geborgen waren, wurden sie ohne große Schwierigkeiten abgewiesen und ihnen bei der Verfolgung empfindliche Verluste beigebracht.

Nach Charbin hinein rettete sich auch nach verzweifelten Kämpfen mit den Chinesen der Stabskapitän Rshewutzkij, der mit nur 4 Offizieren und etwa 200 Mann den ganzen Abschnitt Tjelin-Mukden zu sichern hatte.

Der im letzten Feldzuge oft genannte General, damalige Oberst Mischtschenko hatte in Ljaojang etwa 200 Mann zu seiner Verfügung, denen sich noch etwa hundert Eisenbahnbedienstete mit Frauen und Kindern angeschlossen hatten. Es gelang ihm, sich, im andauernden Kampfe mit den Chinesen, in südlicher Richtung auf Inkou zurückzuziehen, von wo aus ihm Abteilungen der Schutzwache und Ostsibirische Schützen zur Aufnahme entgegengeschickt wurden.

Tragischer gestaltete sich das Schicksal der kleinen in Mukden versammelten Abteilung, welche, da es ihr nicht gelang, sich mit Oberst Mischtschenko zu vereinigen, bei dem Versuche, sich nach der Koreanischen Grenze durchzuschlagen, mit Ausnahme weniger Leute, die Antung erreichten, vernichtet wurde.

Im Oktober 1900 war die Linie der Ostchinesischen Eisenbahn wieder in der Hand der Russen. Man ging nun sogleich an die Aufnahme des unterbrochenen Baues der Bahn, gleichzeitig aber auch an die Bildung einer neuen Schutzwache, die aber sowohl in ihrer Stärke wie in ihrer Zusammensetzung der früheren überlegen war.

Man gliederte sie in das „Korps der Grenzwache“ (Pogranitschnaja Strasha) ein, das in Europa vom Nördlichen Eismeer bis zur Grenze der Türkei und Persiens, und in Asien im Be-

Digitized by Google

reich des Militärbezirks Turkestan die Grenze sichert. Im Frieden dient die Grenzwache fiskalischen Zwecken, zur Verhinderung des Schmuggels, weshalb sie sogar in der Ostsee, dem Kaspischen und dem Schwarzen Meere eine eigene Flotille besitzt, im Falle eines Krieges verfügt die russische Armee in der Grenzwache aber über eine mit Weg und Steg, sowie mit der Bevölkerung der Grenze vertraute Truppe.

Von den 8 Bezirken der Grenzwache hatte der dem Schutze der Ostchinesischen Bahn dienende Transamurische Bezirk 4 Brigaden, jede zu 2 Linien- und 1 Reserve-Detachement, im ganzen 55 Kompagnien, 55 Ssotnien und 6 Gebirgsbatterien mit zusammen 30000 Offizieren und Mannschaften. Ihr Kommandeur war der außerordentlich tätige Generalleutnant Tschitschagow. Man hatte aus den Ereignissen des Sommers 1900 seine Lehre gezogen.

Nunmehr hatte man an allen Kunstbauten kleine Befestigungen, d. h. befestigte Unterkunftsräume errichtet, alle Brücken oder Tunnels mit stärkeren Posten der Wachen besetzt usw.

Wir werden im Verlaufe unserer Schilderung sehen, wie sich diese Reform der Schutzwache während des Feldzuges 1904/05 belohnte.

Die Sibirische Bahn, einschließlich der Transbaikal-Bahn hatte aber während der Wirren des Jahres 1900 auch ihre erste Prüfung für die Mobilmachung und den Transport der Verstärkungen zu bestehen.

Sie war die einzige Etappenlinie, auf welche die russische Armee in der Mandschurei angewiesen war. Auf ihr konnten die Verstärkungen bis Kaidalowo an der Mandschurischen Grenze einer- und bis Sretjensk an der Schilka andererseits nachgeführt werden, freilich nicht ganz ohne Umladung. Denn am Baikal war im Jahre 1900 der Schienenweg noch unvollendet.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten hat die Sibirische Bahn, wie wir bereits erwähnten, 54410 Mann mit 11407 Pferden vom Juli bis zum Oktober 1900 befördert. Begünstigt wurden diese Transporte wesentlich dadurch, daß sie in der warmen Jahreszeit stattfanden und daher den Truppen nicht so harte Entbehrungen auferlegt wurden, wie in den Jahren 1904 und 1905, in denen die Überführung der Truppen, bei der ersten Versammlung der Mandschurischen Armee, in der rauhesten Zeit des Jahres stattfand und auch im Winter zu 1905 ununterbrochen fortgeführt wurde.

Digitized by Google

Was nun außer der Sibirischen Bahn im engeren Sinne den in die Mandschurei vordringenden russischen Truppen an Bahnlinien für Etappenzwecke zur Verfügung standen, waren folgende:

1. Von der von Nikolsk-Ussurijsk aus im Süden bis zur Station Kaidalowo der Transbaikal-Bahn die Mandschurei und die Grenzdistrikte russischen Gebiets durchschneidenden projektierten Linie waren bei Ausbruch der Feindseligkeiten nur kleinere Strecken innerhalb der russischen Grenze dem Verkehr übergeben, die ganze Strecke der Ostchinesischen Eisenbahn auf chinesischem Gebiet aber, wie wir sahen, im Bau.

Von den Strecken auf russischem Gebiete war im Nordwesten die gegen 330 km lange von dem Kitaiskij Rasjäsd (der chinesischen Weiche) bis zur Station Ssibir unweit der chinesischen Grenze, im Südosten die sogenannte Nikolsk-Strecke, welche die Ussuri-Bahn bei Nikolsk-Ussurijsk mit der Station Pogranitschnaja an der mandschurischen Grenze verband, fertig gestellt.

2. Die Ussuri-Bahn war, wie wir gesehen, bereits längere Zeit im Betriebe. Anders war es mit der Transbaikal-Bahn. Ihre Eröffnung für den Verkehr war auf den 14. Juli 1900 festgesetzt worden. So fiel sie mit dem Beginn der Mobilmachung zusammen.

Doch wurde zunächst ihre Leistungsfähigkeit dadurch beeinträchtigt, daß der größte Teil des für sie im europäischen Rußland angefertigten oder dorthin gelieferten Betriebsmaterials auf den Irkutsk benachbarten Stationen westlich des Baikals lagerte. Seine Weitersendung war durch verschiedene Umstände, namentlich aber wegen des schwierigen Transportes auf der damals nur einzigen Eisbrecher-Fähre verzögert worden. Trotz allen Eifers, mit welchem man von Petersburg aus diese Schwierigkeiten zu überwinden suchte, vermochte man doch erst mit der Zeit, schon weil auch das Betriebsmaterial der Sibirischen Bahn für den verstärkten Truppentransport nicht ausreichte, alle Hindernisse zu beseitigen und eine genügende Zahl von Truppen bis Sretjensk zu schaffen*).

*) Daß die Transbaikalbahn aber in der ersten Zeit nach ihrer Fertigstellung hohen Ansprüchen des Verkehrs nicht genügen konnte, dafür spricht ein im Jahre 1901 erschienener sarkastischer Artikel der „Rossija", der damals unbeanstandet von der Zensur den Weg durch die russische Presse machte.

In ihm heißt es von der Transbaikal-Bahn u. a.:

„Diese Eisenbahn ist dermaßen musterhaft, daß man ruhig behaupten kann: Es gibt keine andere, die ihr in dieser Hinsicht gleichkommt. Sie ist etwas entschieden Bemerkenswertes. Die zur Hand liegenden Daten

Digitized by Google

Bei diesem Orte begann dann der Wassertransport auf der Schilka, dem großen Quellflusse des Amur. Von hier gingen aber nur eine, wenn auch schlecht erhaltene Landstraße nach Zäruchaituj in der Mandschurei, sowie für Truppen fast unzugängliche Saumwege längs der Schilka und des Amur.

Doch ehe wir uns zu diesem Teile der Etappenstraße zum Fernen Osten wenden, ist es notwendig, uns mit dem wunden Punkt des Sibirischen Schienenweges — der Unterbrechung am Baikalsee — eingehender zu beschäftigen.

Der Baikal ist einer der größten Binnenseen der Erde, nach russischen Angaben 30 034 Quadratwerst, nach deutschen 34 180 qkm groß mit einem Umfang von 1974 km. Seine größte Längenausdehnung soll 623 km betragen, seine Breite zwischen 15 und 82 km schwanken. Hierbei wird er fast überall von hohen, steil aufragenden Felswänden umgeben. Nur das Delta der an der Ostseite mündenden Selenga bildet eine größere Niederung.

Die Schiffahrt auf dem See, die seit altersher betrieben wird, hat oft mit den häufig heftig und stoßweise auftretenden Stürmen zu kämpfen.

Man hatte nun, ehe die Umgehungsbahn (Krugobaikalskaja Shelesnaja Doroga) vollendet war, für den Verkehr der Züge zwei Eisbrecher beschafft, den „Baikal“ und die „Angara“, von denen

---

beziehen sich nur auf eine Woche, und zwar die Zeit vom 12. bis zum 19. Juli. Und was stellt sich heraus? Im Laufe dieser einen Woche ist der Bahndamm 13mal eingestürzt. Und es waren nicht etwa belanglose, sondern sehr ernste Beschädigungen. So war z. B. am 12. Juli der Passagierzug soeben vorübergebraust, als plötzlich eine mächtige Schrägung des Dammes eintrat. Der nächste Einsturz schob den Strang völlig auf die Seite und warf die Telegraphenpfähle um. Ähnlich ging es in den übrigen Fällen zu. Am 18. Juli legte sich eine ganze Anzahl Waggons in einen Bach und eine Lokomotive verlor das Gleichgewicht. — Nicht wahr, eine herrliche Bahn diese Bahn der Einstürze?! Auf ihr zu fahren sollte eigentlich nicht gestattet sein, nur aus der Ferne dürfte man sie bewundern. Übrigens gibt sie uns ein arithmetisches Exempel zu lösen auf: Wenn so und soviel Geld hinein gebaut worden und so und soviel mal der Damm eingestürzt ist, welches Resultat ergibt sich? Und wie heißt denn diese Bahn? Natürlich die Transbaikalische; natürlich dieselbe, welche schon so lange von den sibirischen Blättern, den privaten sowohl als den offiziellen, auf jede Weise gepriesen wird. — Man sollte denken, daß für eine Musterbahn ein bis zwei Dammeinstürze wöchentlich genügten, aber 13, ein ganzes Teufelsdutzend in der Woche scheint selbst für die Transbaikalische Bahn etwas zu viel.“

Digitized by Google

der letztere aber zur Zeit der Kämpfe in der Mandschurei nicht gebrauchsfähig war.

Der „Baikal", der in der Fabrik von Armstrong in England gebaut und in einzelnen Teilen nach dem Dorfe Listwenitschnaja geschafft und dort wieder zusammengesetzt wurde, ist aus Stahl und von besonders fester Konstruktion. Die größte Länge des Fahrzeuges beträgt 200 russische Fuß (1 russ. Fuß = 0,305 m), die Breite 57. Er läuft $20\frac{1}{2}$ km in der Stunde und hat bei voller Ladung eine Wasserverdrängung von 4200 Tonnen. Seine drei Maschinen entwickeln 3750 Pferdekräfte. Der Eisbrecher sollte imstande sein, Eis in der Stärke von 1,22 m zu durchbrechen, in der Tat aber wurde seiner Fahrt im Winter oft durch die übereinander geschobenen Eismassen ein Ziel gesetzt.

Auf seinem Hauptdeck können die drei vorhandenen Schienengeleise 25 beladene Güterwagen aufnehmen und in seinen Kajüten 150 Passagiere aller drei Klassen untergebracht werden.

Die im Jahre 1900 in Reparatur befindliche „Angara" war kleiner und hatte vorzugsweise Passagiere zu befördern. Von der Station Baikal an der West- bis Myssowaja an der Ostseite braucht der „Baikal" bei günstigen Verhältnissen auf dem See $2\frac{1}{2}$ Stunde für eine Fahrt.

Außer diesen beiden Eisbrecher-Fähren hatte die Eisenbahnverwaltung noch zwei Dampfer, den „Leutnant Malygin" und die „Strjelka", sowie 5 Barken zur Verfügung, von denen eine 50 000 Pud (1 Pud = 16,320 kg) und die anderen 8000 Pud laden konnten.

Es erhielten 1900 außer der Eisenbahn-Flottille noch 11 Dampfer und 18 Barken der Firma Njemtschinow und drei Irkutsker Kaufleuten gehörende Dampfkutter den Verkehr auf dem See aufrecht. Wie weit die Militärverwaltung sie in ihren Dienst gezogen hat, ist uns nicht bekannt geworden.

Ehe die Dampfer auf dem See erschienen, war die Zeit des größten Verkehrs der Winter, in welchem der See $4—4\frac{1}{2}$ Monate lang eine feste Eisdecke trug.

Da aber das Klima sehr rauh ist, sich zudem häufig lange und breite Spalten im Eise und andererseits wieder hohe Auftürmungen von Schollen, sogenannte „Torossü", bilden, die oft die Höhe kleiner Häuser erreichen, so ist der Verkehr auch im Winter oft mit großen Strapazen und Gefahren verknüpft.

Um zu verstehen, was die Vollendung des Schienenweges um den Baikal für eine Verbesserung des Verkehrs gebracht hat, muß

Digitized by Google

man sich vergegenwärtigen, wie man noch im Jahre 1901, also nach den Erfahrungen des Jahres 1900, über die Zustände auf dem Baikal urteilte.

Namentlich war es die „Rossija", welche der Stimmung des russischen Volkes Ausdruck gab in einem die durch die Erfahrung bestätigten Mißgriffe mit den Eisbrechern in geradezu vernichtender Weise schilderndem Artikel, in welchem dargelegt wurde, wie sich im Gegensatze zu den schönfärberischen Artikeln von anderer Seite die Verkehrsverhältnisse tatsächlich gestalteten. Mag dieser Bericht auch zu pessimistisch gefärbt sein, in der Hauptsache dürfte er der Wahrheit entsprechen, das hat die Zukunft, das haben die Erfahrungen des Jahres 1904 bewiesen.

„Mit den Eisbrechern auf dem Baikal will es nicht recht glücken" — so schrieb die „Rossija". „Der Leser wird sich dessen erinnern, daß in diesem Winter und Frühjahr kein anderer Verkehr als der mit Pferden auf dem Baikal bestand. Was die famosen Eisbrecher betrifft, so werden die erforderlichen „Muffen und Schrauben" erst dann aus London verschrieben, wenn man die Fahrzeuge ganz besonders nötig hat. Endlich sind diese „Muffen" da, aber leider ist der See nun so fest zugefroren, daß weder der besonders zu diesem Zwecke vorgesehene Eisbrecher, noch selbst das Dynamit seine Schuldigkeit tun will, mit welchem man sich jetzt bemüht, dem Eisbrecher einen Weg zu bahnen. Eine seltsame Zurichtung und eine seltsame Arbeit! Da sucht man sich vom Westufer aus bis zur Station Myssowaja durchzuzwängen, als ob eine Polarexpedition in Frage käme. Aber eine Expedition kommt doch zu irgend einem Ziel, während unsere Eisbrecher sich nicht freimachen können und gegen den Widerstand der durch Aprilfröste nur mäßig fest verbundener Schollen mit Zuhilfenahme von Sprengstoffen kämpfen müssen, da es ihnen an Kraft gebricht."

Nachdem der Verfasser alle Fährlichkeiten, welche die Eisbrecher infolge der Verletzungen einzelner Teile ihres Mechanismus durchgemacht hatten, geschildert, fährt er fort:

„Das ist eine ganze Reihe von Unfällen mit den Eisbrechern und den Bestellungen in London, ohne die wir nichts zustande bringen.

Monate der Untätigkeit in einer für den Verkehr über den Baikal besonders wichtigen Zeit. Dringende, notwendige Warentransporte, bedauernswerte Passagiere und nach Sibirien geschickte Arrestanten, alles dies konnte man auf Schlitten und zu Fuß über den Baikal ziehen sehen und hörte man die Flüche auf die jenseits der Grenze ausgeheckten Ideen der Ingenieure, mit denen hier nichts anzufangen, die entsetzlich viel Geld kosten und uns hier Strapazen verursachen, die anderen das Leben kosten würden. Die Überfahrt über den Baikal ist in Sibirien sprichwörtlich geworden. Auf der Eisenbahn, wenn man noch Tausende von Werst

Digitized by Google

von Irkutsk entfernt ist, denkt man mit Zittern daran, und es soll Passagiere gegeben haben, die sich nicht über Irkutsk hinauswagten und aus lauter Furcht an diesem Orte verblieben. Diese Erzählungen sind übrigens nicht ganz unbegründet. Der Schlittenverkehr über den See hat sogar einen ganz besonderen Industriezweig entwickelt. Es fanden sich Fuhrleute, welche ihre Passagiere auf den See hinausführten, sie ausraubten, erschlugen, und die Spuren des Verbrechens vernichteten, wie das früher auf der sibirischen Poststraße nicht zu den Seltenheiten gehörte. So war es in diesem Winter (1901) zwei armen Frauen mit ihren beiden kleinen Kindern ergangen, die der Fuhrmann, mit dem sie von Myssowaja aus gefahren waren, erschlug und im Schnee verscharrte. Der Verbrecher wäre schwerlich entdeckt worden, wenn nicht zufällig ein Trupp Arrestanten die Strecke passiert und die Blutspuren bemerkt hätten . . .“

Daß trotz aller dieser Verhältnisse die Umgehungsbahn nicht eher beendet wurde, muß allerdings den mit russischen Verhältnissen nicht Vertrauten wundernehmen. Nachdem aber die Transporte des Jahres 1900 und 1901 und die bei ihnen gemachten Erfahrungen hätten belehren müssen, ist es geradezu erstaunlich, daß sie bei Ausbruch des Krieges 1904 nur auf einer geringen Strecke fertiggestellt war.

Diese Umgehungsbahn wurde endlich nach langen Untersuchungen in ihrem Tracé festgestellt. Sie ist etwa 244 Kilometer lang, beginnt an der Station Baikal auf dem Westufer des Sees und führt bis zur Station Myssowaja am Ostufer. Ihr westlicher Teil bis zur Station Kultuk führt auf den felsigen, steil zum Wasser abfallenden Uferrändern. Diese etwa 81 Kilometer lange Strecke bot sehr viel technische Schwierigkeiten. Man hat im ganzen über $6\frac{1}{2}$ Kilometer in Tunnels führen müssen und fast durchweg wurde der Bahndamm durch Futtermauern gestützt.

Der etwas über 162 Kilometer lange östliche Teil der Umgehungsbahn führt zum Teil über sumpfigen Wiesenboden und Terrassen des allmählichen Abfalls des Gebirges. Hier war nur ein noch nicht 100 Meter langer Tunnel zu erbauen, dagegen hatte man eine große Anzahl größerer und kleinerer Gewässer zu überbrücken, so daß hier 189 kleinere und 35 größere Brücken anzulegen waren. Trotzdem man keine Kosten scheute, die Baukosten des Kilometers kamen auf 219 717 Rubel, also etwa 439 bis 440 Tausend Mark, war es doch nur möglich, bis zum 1. Januar 1903 erst die Strecke Myssowaja-Tanchoj dem Betriebe zu übergeben*).

*) **Daß es nicht nur „technische Schwierigkeiten“ waren, die den Bau hemmten, bewies ein während des Krieges 1904 seitens eines in schmählicher**

Digitized by Google

Ostwärts des Baikal ist die Transbaikal-Bahn zum großen Teil auch durch das Gebirgsland geführt, aber Schwierigkeiten, wie südlich des Sees waren hier nicht zu überwinden. Der Truppenverkehr stieß dort auch im Jahre 1900 auf keine Schwierigkeiten.

Ihr Endpunkt Sretjensk, wo der Wassertransport auf der Schilka begann, wurde im Jahre 1900 zu einem wichtigen Etappenpunkt. Von hier aus mußten alle auf der Eisenbahn anlangende Truppen-, Munitions- und Verpflegungstransporte in der Richtung auf Blagowjeschtschensk und Chabarowsk auf Flußfahrzeugen verladen werden.

In der Geschichte der Verkehrsverhältnisse des Fernen Ostens bildet die der Etappe Sretjensk im Jahre 1900 unstreitig ein sehr interessantes Kapitel.

Die Schiffahrt auf der Schilka wird in der Regel Ende April und Anfang Mai eröffnet. Bis zu dieser Zeit pflegt der Fluß die Eisdecke, mit welcher er sich meist Mitte oder gegen Ende Oktober bedeckt, zu tragen, wie bei der früher gegebenen kurzen Charakteristik der Massenverbindungen im Fernen Osten erwähnt wurde.

Die Schiffahrtsperiode hat daher selten eine längere Dauer als fünf Monate. Aber auch in dieser Zeit wird sie, namentlich im Hochsommer, zuweilen durch den niedrigen Wasserstand unterbrochen, der es auch flachgehenden Schiffen unmöglich macht, die Untiefen und Stromschnellen zu überschreiten, von denen auf der ungefähr 370 Kilometer langen Strecke zwischen Sretjensk und Pokrowka siebenzig liegen. Da die schwierigste dieser Untiefen, die bei dem 85 Kilometer unterhalb Sretjensk liegenden Dorfe Schiltinsk nur $^1/_2$ Meter Wassertiefe hatte, so konnte sie in solcher Zeit daher auch nicht von den kleinsten, flachgehenden Dampfern überschritten werden und der Verkehr war nur auf Flößen, und auch mit diesen nur stromabwärts möglich. Die Hemmung des Verkehrs auf den großen Strömen der Mandschurei tritt fast alljährlich meist im Hochsommer, in den Monaten Juli und August ein. Zu dieser Zeit sind die Quellflüsse der Schilka, der Onon, die Ingoda und die Nertscha oft fast ganz wasserlos.

Statistisch ist nachgewiesen, daß in dem Zeitraume von 1880 bis 1893 die Schiffahrtsperiode nur dreimal nicht durch eine Zeit

---

Weise übervorteilten Bautechnikers Kruglikow gegen den Kontrahenten der Baikalumgehungsbahn Ingenieur A. Bondi geführten Prozeß, aus dem sich ergab, daß die größten Unordnungen beim Bahnbau vorgekommen und von den Unternehmern weniger die pflichtmäßige Leistung der Arbeiten als die Füllung ihrer Taschen zu ihrer Aufgabe gemacht war.

Digitized by Google

des niedrigen Wasserstandes unterbrochen wurde. In den anderen Jahren betrug diese Unterbrechung aber im Durchschnitt 30 bis 40 Tage. Selbstverständlich kommt es alljährlich vor, daß es auch außerhalb dieser Zeit Tage gibt, an denen z. B. Schiffe mit einem Meter Tiefgang nicht bis Sretjensk gelangen können, sondern genötigt sind, in Pokrowka auf flachgehende Fahrzeuge umzuladen.

Ein ungünstiger Zufall wollte es, daß im Sommer 1900 die Schiffahrt bereits am 7. Juni völlig unterbrochen war, so daß nach Erklärung der Mobilmachung sich große Mengen von Rekruten und Reservisten, sowie auf dem Wege nach dem Amur-Gebiet befindliche Übersiedler in Sretjensk ansammelten, im ganzen in diesen Tagen gegen 18 000 Menschen und sehr bedeutendes Kriegsmaterial aller Art. Anfang Juli stieg das Wasser endlich etwas und so war es möglich, auf flachgehenden Fahrzeugen sämtliche Rekruten und Reservisten und einen Teil der Übersiedler weiter zu schaffen. Erst Ausgangs des Monats August konnten größere Dampfschiffe bis Sretjensk gelangen und die zahlreichen Soldaten und das Kriegsmaterial, die in dem für so viele Ankömmlinge kaum eine einigermaßen genügende Unterkunft gewährenden Ort auf ihren Weitertransport warteten, stromabwärts schaffen.

Sretjensk mit den Magazinen, Speichern, Geschäftsstuben der Kaufleute und seinen Hafenanlagen liegt auf dem rechten Ufer der Schilka. Auf dem gegenüberliegenden Ufer bietet das enge Flußtal nur gerade den nötigen Raum für die Anlage des Bahnhofes der hier endenden Transbaikal-Bahn mit seinen Gleiseinrichtungen und Gebäuden. Wenn auch in letzter Zeit infolge der für den Verkehr so wichtigen Lage der 1897 nur 1710 Einwohner in 349 Höfen zählende Ort zu einer Stadt von 8000 Einwohnern herangewachsen ist, so ist die Zahl der Baulichkeiten doch bei weitem nicht in dem Maße des Wachsens der Bevölkerung gestiegen. Von dieser gehören nur 15% dem Kasakenstande an, während der übrige Teil sich auf Bauern und Abgabefreie ziemlich gleichmäßig verteilt. Zur Unterstützung der Übersiedler war hier eine Verpflegungsstation eingerichtet. Die „Sibirische Handelsbank", die „Amur-Dampfschiffs- und Handelsgesellschaft", die Handelshäuser in Kiachta, Tschita und Irkutsk hatten hier ihre Vertreter. — Für eine Unterbringung so zahlreicher Menschen war man aber in keiner Weise vorbereitet.

Um nun, soweit es irgend möglich, der von den Chinesen bedrohten russischen Bevölkerung am Amur möglichst schnell die

Digitized by Google

ersehnte Hilfe zu bringen, und die Verstärkungen möglichst bald an die zu den Ausgangspunkten des Vormarsches auf Tsitsikar und Charbin bestimmten Städte Blagowjeschtschensk, Chabarowsk und Nikolsk-Ussurijsk zu schaffen, beschloß die Militärverwaltung, eine möglichst große Anzahl von Flößen und roh gezimmerten flachen Flußbooten (Schalanden) anzufertigen, um nicht von dem Eintritt des höheren Wasserstandes abhängig zu sein.

Der mit der Leitung der Truppentransporte im Amur-Bezirk betraute Oberstleutnant im Generalstabe Sacharow ließ alles für den Bau dieser Transportmittel geeignete Holz, daß sich an der Schilka, der Ingoda und dem Onon vorfand, sammeln und nach Sretjensk schaffen. Ebendorthin wurde das auf Befehl des Militärgouverneurs von Transbaikalien, General Mazijewski, auf den Stationen der Transbaikal-Bahn vorbereitete Material gesandt, so daß man bis zum September nicht weniger als 115 Flöße und 107 Schalanden fertigstellen konnte, von denen jedes Floß eine Last von 300—400, jede Schalande eine solche von 3000—4000 Pud (1 Pud = 16,5 kg) tragen konnte.

Nun war aber die Schnelligkeit, mit der man auch mit der Strömung auf diesen Flößen und floßartigen Booten vorwärts kommen konnte, nicht übermäßig groß. Nur unter ganz besonders günstigen Umständen vermochte man, in 6 bis 7 Tagen bis Pokrowka zu gelangen. Dann durfte man aber durch kein unvorhergesehenes Hindernis gehemmt sein, wie es z. B. das Stranden auf einer Sandbank oder einer Untiefe, oder einer Beschädigung durch die Felsen des Flußbettes oder gar der Mangel an mit dem Fahrwasser vertrauten Lotsen nur zu leicht verursachten. Oft mußten die Truppen, um nur überhaupt die Flöße und Schiffe über die Stromschnellen hinwegzubringen, aussteigen, um auf mühsam gebahnten Pfaden am Ufer zu dem jenseitigen Ende der Stromschnellen zu gelangen und dort das Fahrzeug wieder zu besteigen.

War nun glücklich Pokrowka und damit der Amur erreicht, und fand man in diesem Strome eine genügende Wassertiefe für den Verkehr der Dampfschiffe, so galt es noch, eine von den Russen selbst auf 2300 Werst (1 Werst = 1,067 km) berechnete Strecke zurückzulegen. Von dieser kamen 1700 Werst auf die Wasserstraße des Amur und 600 Werst auf die Eisenbahn von Chabarowsk bis Nikolsk-Ussurijsk. Der Zeit nach rechnet man unter günstigen Umständen auf die Strecke von Pokrowka bis Chabarowsk 226 Stnnden Fahrt, auf die von Chabarowsk bis Nikolsk-Ussurijsk 30 Stunden.

Digitized by Google

Hierzu muß man aber noch rechnen: etwaige Halte der Dampfschiffe, unvorhergesehene Störungen der Maschinen etc., die Verlangsamung der Fahrt, wenn — wie im Sommer 1900 — die Dampfer auch zum Schleppen benutzt werden und ein großer Teil der Mannschaften und Pferde ihnen auf Barken (Barshü) angehängt waren, endlich die Umladung in Chabarowsk.

Wie sich der Transport in der Tat stellte, ersehen wir aus einer im „Raswjedtschik" vom 5. März d. J. enthaltenen Mitteilung aus Ninguta in der südlichen Mandschurei, in welchem von dem Ende Juli aus seiner Garnison Shmerinka im Militärbezirk Kijew auf dem Landwege nach der Mandschurei beförderten 11. Schützenregiments gesagt wird, daß es erst am letzten Tage des September, völlig erschöpft durch einen zwei Monate langen Transport ohne jede Bagage und ohne Pferde, die auf einer Sandbank in der Schilka zurückgelassen werden mußten, die Grenzen der Mandschurei bei der Station Pogranitschnaja der Ussuri-Bahn überschritten hätte. Bis Sretjensk hätte man in zum Ersticken heißen, überfüllten Waggons zugebracht, um dann, auf den nicht weniger unbequemen Barken und Schiffen zusammengedrängt, mehrere Wochen zuzubringen, bis man in Chabarowsk von neuem die Waggons bestieg.

Wir schließen hier unsere Betrachtungen über die Verkehrsverhältnisse im Fernen Osten und die Verbindungen mit demselben, wie sie in dem Jahre 1900 in die Erscheinung traten, dem Jahre, in dem zum ersten Male Europäer und europäische Truppen in größerer Zahl auf den Schienenwegen, Wasserstraßen und Landwegen des bis dahin dem Verkehr in europäischem Sinne größtenteils verschlossenen Ostens sich bewegten.

Die nächsten drei Jahre, 1901 bis Ende 1903, lenkten nun insofern die Aufmerksamkeit auf diese Verbindungen, als in dieser Zeit die russische Regierung viele Truppen, Übersiedler, Eisenbahn-, Bau- und Kriegsmaterial aller Art in den Fernen Osten sandte und anderenteils ein Teil der dorthin gesandten Truppen, Reservisten etc. von dort zurückkehrten.

In diesen Zeitraum fällt die Fertigstellung der Ostchinesischen Eisenbahn, ein Ereignis, daß mit großartigen religösen und weltlichen Feierlichkeiten vom amtlichen Rußland begangen wurde und bei welchem Minister Witte das folgende denkwürdige Telegramm an seinen Kaiser sandte:

Digitized by Google

„Am 19. Mai 1891 taten Eure Kaiserliche Majestät Höchsteigenhändig in Wladiwostok den ersten Spatenstich für die erste Strecke der Großen Sibirischen Eisenbahn. Heute, am hochfestlichen Tage der Thronbesteigung Eurer Majestät fand der Schienen-Zusammenschluß auf der Linie der Chinesischen Ostbahn statt. Voll herzlicher Freude erkühne ich mich Ihnen, Majestät, meinen treuuntertänigsten Glückwunsch zu diesem historischen Ereignis darzubringen. Mit der Schienenlegung auf einer Entfernung von über 2400 Werst von Transbaikalien bis Wladiwostok und Port Arthur ist unser Eisenbahnunternehmen in der Mandschurei beendigt, obgleich natürlich nur erst im Rohbau. Nach Verlauf von nur vier Jahren nach dem Beginn der Arbeiten, ungeachtet der außerordentlich schwierigen Verhältnisse und der Zerstörung des größeren Teils der Linie im vergangenen Jahr, kann vom heutigen Tag auf ihrer ganzen Ausdehnung ein provisorischer Verkehr stattfinden. Ich hoffe, das nach Verlauf von zwei Jahren alle rückständigen Arbeiten zu Ende geführt und die Bahn für den ständigen regelmäßigen Verkehr eröffnet sein wird."

Freilich hatte man hierbei vergessen, daß der Zusammenschluß der Schienen am Baikal noch immer fehlte, ohne zu ahnen, daß wenige Jahre darauf gerade diese Lücke sich sehr fühlbar machen sollte.

Aber nicht nur die Besichtigungsreise Wittes brachte dieser Zeitabschnitt, sondern auch eine praktische Erprobung der Sibirischen Bahn für Mobilmachungstransporte.

Es geschah dies durch den Transport je einer Brigade der 31. und 35. Infanterie-Division — zusammen 16 Bataillone und 8 Batterien — aus dem Innern Rußlands nach Transbaikalien im Juni 1903.

2. Während des russisch-japanischen Krieges 1904 und 1905.

Als der überraschende Ausbruch dieses Krieges die sofortige Verstärkung der russischen Truppen im Fernen Osten wie die der Festungen und Kriegshäfen forderte, trat sofort die Bedeutung des Überlandschienenweges in die erste Linie.

Es ist nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet, daß in keinem der Kriege der Neuzeit zwischen Militärstaaten das militärgeographische Moment eine solche Rolle spielte, wie in diesem Feldzuge.

Als es den Japanern gelang, sich den Seeweg zu sichern, auf dem es ihnen möglich war, in wenigen Tagen ihr Heer auf das Festland zu schaffen, nachdem sie die russische Flotte lahm gelegt hatten, da war Rußland ausschließlich auf die von Moskau bis

Digitized by Google

Dalnij gegen 8700 km lange, in Asien nur eingleisige Bahn als Etappenlinie angewiesen.

Dieser Bahn hafteten aber, wie wir gesehen haben, viele Mängel an, sie war nicht nur den Gefahren des rauhen sibirischen Klimas, sondern auf weite Strecken den Angriffen eines unternehmenden Gegners ausgesetzt.

Was Wunder, daß man beim Beginn des Krieges oft die Ansicht hörte, sie würde sehr bald versagen und es würde weder möglich sein, sie in genügender Weise vor den Angriffen des Feindes, noch des Klimas Ost- und Nordasiens zu schützen.

Hierzu kam der Nachteil der eingleisigen Bahn, die mit ihren großen Stationsdistanzen überhaupt einen schnellen und in seiner Stärke genügenden Nachschub unmöglich machte, um so mehr, da dieser im Winter geleistet werden mußte und der Verkehr durch den Baikalsee in empfindlicher Weise gestört wurde.

Daher muß es als eine unbedingt hervorragende Leistung der russischen Etappenleitung angesehen werden, die die höchste Anerkennung verdient, daß die Bahnen während des ganzen Feldzuges nie versagt haben, daß es dem Gegner nicht gelang, sie auf weite Strecken und auf längere Zeit außer Betrieb zu setzen.

Nicht nur in der Verkehrsgeschichte des Fernen Ostens, sondern des Verkehrs überhaupt wird die Geschichte der Eisenbahnen des russischen Asiens und der Mandschurei während des letzten Krieges einen Gegenstand des höchsten Interesses bilden.

Von diesem Standpunkte aus wollen wir die Schicksale und die Leistungen dieser Bahnen unserer Betrachtung unterziehen.

Neben dem Schutze der Schienenwege waren es die Beseitigung der von uns früher hervorgehobenen Mängel in der Anlage und in der Ausführung des Baues und die Vorkehrungen für den Schutz der Truppen bei der im eisigen Winter vor sich gehenden wochenlangen Fahrt gegen Kälte und Verpflegungsmangel, welche die ganze Sorge der Heeresleitung in Anspruch nehmen mußte. In erster Linie war dies die Aufgabe der dem Hauptstab (Glawnüj Schtab) angegliederten „Abteilung für Beförderung von Truppen und Militärgütern“ (Atdjelenije pa peredwisheniju Woissk i wajennych Grusow), und für die mobile Armee der „Verwaltung des Chefs der Militärverbindungen“ (Uprawlenije Natschalnika wajennüch Soobschtschenij).

Mit ihnen Hand in Hand arbeitete natürlich das Eisenbahnministerium unter seinem hervorragenden Minister, der ohne Rück-

Digitized by Google

sicht auf sein hohes Alter persönlich eingriff, und die Verwaltungsbehörden der von der Bahn durchquerten Gebiete Rußlands und der Mandschurei.

In dem letztgenannten Lande, in dem doch noch vor wenigen Jahren Bevölkerung und Behörden sich zur Zerstörung der Ostchinesischen Eisenbahn zusammengetan hatten, galt es vor allem, einem Kleinkriege der Bevölkerung gegen die Eisenbahn, der doch der russischen Armee hätte äußerst gefährlich werden können, vorzubeugen. Es leuchtet ein, daß dies nur mit rein militärischen Schutzmaßregeln auf der langen Strecke unmöglich war.

Ein Kaiserlicher Ukas an den dirigierenden Senat verhängte nicht nur auf den Bahnen im asiatischen Rußland, sondern auch auf der auf der europäischen Seite heranführenden Bahn Ssamara-Slatoust, und zwar innerhalb der Grenzen ihres Expropriationsrayons, den Kriegszustand. Den Oberbefehlshabern der Militärbezirke Kasan und Sibirien wurden die Rechte von Armeebefehlshabern verliehen und ihnen die Gendarmerie-Verwaltung der Bahnen unterstellt.

Welcher Apparat an Personal dazu gehörte, von der Wolgabrücke bei Syssran ab jede Brücke, jeden Kunstbau durch Wachen und Posten zu sichern, bedarf keiner Erläuterung.

Aber man führte diese Maßregel durch, man machte sogar die der Bahn anwohnenden Gemeinden für die Sicherheit derselben und der Telegrapheneinrichtungen, sowie die Unterstützung der Behörden in der Freihaltung des Verkehrs verantwortlich.

In der Mandschurei aber war es neben der unermüdlichen Tätigkeit der Grenzwache, die durch „Freiwillige Druschinen“ (Wolnüja Drushinü) der russischen Bevölkerung unterstützt wurde, das außerordentlich gute Verhältnis der russischen zu den chinesischen Behörden, welches soweit ging, daß beide gemeinsam die Bevölkerung zur Vermeidung feindlicher Anschläge gegen die Eisenbahn ermahnten.

Die Russen hatten es verstanden, die blutigen Lehren des Jahres 1900 nicht unbenutzt zu lassen. Sie kamen mit den Chinesen trefflich aus und zogen sich aus ihnen eine Menge russisch sprechendes Personal heran. Neben den Millionen Geldes, die durch den Bahnbau und den Krieg in das Land strömten, scheint es auch die Art der Behandlung gewesen zu sein, die sie den Chinesen angedeihen ließen, welche die Bevölkerung abhielt, sich an den feindlichen Handlungen der Räuberbanden der Chunchusen zu beteiligen.

Digitized by Google

Unparteiische Beobachter sind der Ansicht, daß der Russe es viel besser versteht mit den Chinesen umzugehen, sei es nun mit dem Generalgouverneur von Mukden oder mit dem Kuli, als der Japaner. Die ganze russische Art, nicht allein beim Geschäft, sondern auch sonst, gefällt dem Chinesen. Sie hat niemals das Verletzende und Verächtliche, das der Japaner in überlegener Stellung oft dem Chinesen gegenüber zeigen soll.

Ein Beweis für das gute Verhältnis zwischen der russischen Verwaltung und den chinesischen Behörden ist eine Verordnung, die der Dsjan Dsjun von Kirin an die Fudutune von Aschehe, Ninguta, Kwantschönszi etc. am 24. Februar 1904 zur Schonung der Eisenbahn erließ.

General Tschitschagoff hatte nämlich das Verbot erlassen, daß auf einer Entfernung von 60 Werst zu jeder Seite der Eisenbahn sich kein Bewaffneter zeigen dürfe, auch sollte jede irgendwie verdächtige Persönlichkeit angehalten werden, die Einwohner sich aber der Waffen nur zum Schutze gegen einen Angriff seitens der räuberischen Chunchusen bedienen dürfen.

Der Dsjan-Dsjun knüpfte an diesen Erlaß an und erklärte in seinem Aufrufe, daß die Russen der friedlichen Bevölkerung kein Leid antun, sondern im Gegenteil ihre Freunde und Beschützer sein würden.

Nachdem er dann alle Bestimmungen mitgeteilt hatte, denen die chinesischen Anwohner der Bahn sich zu unterwerfen hätten, schloß er seine Proklamation: „Nur dann wird Friede und Ruhe herrschen, wenn die Menschen einmütig dem allgemeinen Wohle in hingebender Weise dienen. Ihr wohnt in der Nachbarschaft der Eisenbahn, die nicht wenig zur Erwerbung Eures Lebensunterhaltes beiträgt und die neben Euren heimatlichen Wohnstätten vorüberführt.

Die Russen bewachen sie mit großer Sorgfalt und Ihr müßt sie darin unterstützen. Vergesset nicht, daß Eure Dörfer neben der Bahn liegen und daß die Gefahr, welche dieser droht, auch ihnen droht. Daher müßt Ihr von jeder Bedrohung der Eisenbahn unverzüglich die Russen in Kenntnis setzen. Hierdurch verdient Ihr Euch den Dank Eures Dorfes und auch den der Russen und erfüllt zugleich meinen Befehl.“

Der chinesische Präfekt in Tsitsikar aber erließ eine Proklamation an die Bevölkerung, in der er u. a. sagte: „Unser ‚Hauptbureau‘ hat davon Kenntnis erhalten, daß zwischen Rußland und Japan ein Seekrieg ausgebrochen ist. Doch liegt der Schauplatz

Digitized by Google

dieses Krieges von den Provinzen Mukden und Kirin recht weit entfernt, noch weiter von Tsitsikar. Aber auch abgesehen hiervon, geht uns Chinesen der Krieg zwischen den beiden Mächten nichts an, ebensowenig haben wir uns darum zu kümmern, ob der Sieg auf russischer oder japanischer Seite sei. Unser ‚Hauptbureau' bringt dies zu Eurer Kenntnis, damit ihr lügnerischen Gerüchten nicht Glauben schenken sollt . . . Wenn Jemand Euch in Furcht zu jagen versucht, so glaubt ihm nicht, sondern erklärt ihm, daß das Verbreiten unwahrer Nachrichten verboten ist, und zeigt den Namen des Betreffenden dem Bureau an."

Während man so auf der einen Seite alles tat, die Chinesen sich freundlich gesinnt zu erhalten und von feindseligen Handlungen gegen die Eisenbahn abzuhalten, ging man andererseits mit der größten Strenge wider feindliche Handlungen gegen die Bahn vor. Hierdurch schreckte man die zu solchen geneigten Elemente ab.

So ließ General Kuropatkin zwei japanische Generalstabsoffiziere Inkoka und Teiska Oki, die bei der Station Turschicha in mongolischer Verkleidung mit Mitteln zur Zerstörung der Schienenstrecke angetroffen wurden, vom Kriegsgericht verurteilen und erschießen.

Die Ostchinesische Eisenbahn litt empfindlichen Mangel an rollendem Material. Das Hinüberschaffen desselben über den Baikal, der fest zugefroren war, war auf dem Eise unendlich schwierig. Da ordnete Fürst Chilkoff eine Maßregel an, die in der Geschichte der Eisenbahn wohl einzig dastehen dürfte: Es wurde ein Schienenstrang über den immerhin sehr ungleich gefrorenen See gelegt, auf dem dann das rollende Material, die Lokomotiven in zerlegtem Zustande, hinübergeschafft wurde.

Im ganzen sollen in der Zeit vom 3. März bis zum 28. März nicht weniger als 1693 geschlossene Güterwagen, 411 geheizte Waggons, 262 Plattformen (offene Wagen, платформы), 65 Lokomotiven und 25 Personen-Waggons von der Station Baikal zur Station Tanchoj auf diese Weise über das Eis geschafft sein. Diese „Eis-Eisenbahn" soll im ganzen 250 000 Rubel gekostet haben. Bei Eintritt des Tauwetters wurde sie wieder abgebrochen.

Zum Transport von Truppen scheint die Bahn nie gedient zu haben. Diese haben den See auf dem Fußmarsch überschritten.

Bei Legung der Schienen waren große Schwierigkeiten zu überwinden. Der Fürst Chilkoff wohnte derselben trotz seines hohen Alters persönlich bei und regte hierdurch die Tätigkeit der betei-

Digitized by Google

ligten Beamten besonders an, sie zugleich durch seinen Rat unterstützend. Namentlich waren es die zu überbrückenden Eisspalten, die sich je nach den Witterungsveränderungen oft ganz unvermerkt bildeten. Man legte die Schwellen aufs Eis, welches vorher geebnet worden war. Geschlagenes Eis oder Schnee ersetzte den Ballast des Bahndammes. Die in Gegenwart des Fürsten Chilkoff gemachten Versuche, die Waggons von kleinen Lokomotiven über das Eis ziehen zu lassen, gelangen aber nicht, da das Eis sogleich Risse erhielt.

Man beschränkte sich daher darauf, die Waggons mit Abständen von etwa 100 Schritten, einen hinter dem anderen, von neben dem Schienenwege hertrabenden Pferden bewegen zu lassen. Die Lokomotiven mußten in einzelnen Teilen auf Lowris über den Schienenweg gezogen werden.

Mit dem rollenden Material wurden 400 Lokomotivführer und Heizer, sowie eine Anzahl gut ausgebildeter Weichensteller der Ostchinesischen Eisenbahn zugeführt, um dem Mangel an zuverlässigem Personal abzuhelfen. Die Überführung der Truppen über das Eis gestaltete sich nun folgendermaßen:

Alle Truppenzüge die auf der Sibirischen Eisenbahn nach dem Fernen Osten abgesandt wurden, hatten auf der gegen 70 Kilometer von Baikal entfernten Station Innokentjewskaja einen Ruhetag. Man hatte hierfür dort Kasernements für 4000 Mann und 90 Pferde errichtet. Ferner war ein Offiziersgebäude mit 60 Betten und ein Lazarett für 2 Offiziere und 20 Mann erbaut. Zur Aushilfe hatte man in dem kleinen Orte Bürgerquartiere kasernenmäßig eingerichtet.

Von Innokentjewskaja wurden die Züge so nach der Station Baikal abgesandt, daß der erste nicht später als um Mitternacht dort eintraf. Diese Anordnung ermöglichte es, alle Transporte noch im Hellen den 38 Kilometer langen Marsch zurücklegen zu lassen.

Die Station Baikal liegt unmittelbar am See mit einem Bollwerk, von welchem aus die Züge während der Schiffahrtsperiode auf das Schienengleis der Eisbrecherfähre geschoben werden. Die Truppenzüge wurden über diese Haltestelle längs des Felsenufers weiter geführt bis zu einem Perron, von dem aus Rampen auf die Eisfläche führten und in deren Nähe auch ein Magazin von Kleidungsstücken errichtet war, aus welchem namentlich den bei ihrer Einstellung nicht mit warmen Sachen versehenen Reservisten solche verabfolgt wurden.

Digitized by Google

Zunächst wurden dann die Bagagefahrzeuge und die von der Truppe mitgeführten sonstigen Effekten auf das Eis geschafft. Letztere wurden auf die hier bereits stehenden Schlitten — man hatte mehrere Tausende von Schlitten in Sibirien für diese Transporte requiriert — verladen, ebenso die Tornister der Mannschaften.

Dann erhielten diese aus den Feldküchen warmes Frühstück, und hierauf wurde der Marsch angetreten, bei welchem jeder Kompagnie je 20 Schlitten zur Fortschaffung von etwa bei dem Marsche Ermüdenden überwiesen waren. Traten Schneestürme ein, so wurden die Truppen auf Schlitten, je einer für vier Mann, über den See geführt.

Die zu überschreitende Eisfläche wurde, soweit es möglich, zur Marschstraße eingerichtet, die von einer Telegraphenleitung begleitet und im Dunkeln beleuchtet war. Wärmehallen (Tepluschki) waren in gewissen Entfernungen vorhanden, in der Mitte des Sees auf der „Seredina" genannten improvisierten Station waren Wärmehallen und eine Feldküche errichtet, aus der die Truppen Verpflegung erhielten.

Die zurückzulegende Strecke war aber keineswegs eben und ununterbrochen. Oft lagen die Eisschollen haushoch aufgetürmt, breite Risse hatten sich an einzelnen Stellen gebildet und nach den häufig herrschenden Stürmen bedeckten fußhohe Schneemassen die Eisfläche.

Welche Mühe es machte, den Marschierenden den Weg zu bahnen, liegt nahe.

Daß man einen Monat hindurch den Verkehr ermöglichte, muß als eine große Leistung der russischen Heeresleitung angesehen werden*).

Um die Zahl der täglich verkehrenden Militärzüge zu vermehren, oder, wie der Russe sagt, die „Durchlaßfähigkeit der Bahn" zu erhöhen, richtete man auf den zu großen Stationsdistanzen „Weichen", Rasjäsdü, ein. —

Nach dem Berichte des Verkehrsministers vom April 1904 an den Kaiser hatte die Sibirische Bahn programmgemäß nur vier

*) Um den Passagier- und Frachtverkehr über den gefrorenen See zu ermöglichen, hatte man nicht weniger als 3000 Pferde und Schlitten zusammengebracht, neben denen noch freie Fuhrleute sich am Transport beteiligten. So wurden im ganzen allein während der Anwesenheit des Ministers Chilkoff bis zu seiner Abreise am 12. März 9045 Personen von der Station Baikal aus über den See und 7031 in umgekehrter Richtung, zusammen also 16 076 Personen befördet. An Frachten sollen $1^1/_2$ Millionen Pud (1 Pud über 16 kg) über das Eis geschafft sein.

Digitized by Google

Militärzüge nach jeder Richtung hin auf der Strecke von Tscheljabinsk bis Krassnojarsk, und drei von Krassnojarsk bis Irkutsk am Tage zu leisten.

Bereits am 2. Februar 1904 war man soweit, täglich auf der ganzen Strecke fünf Militärzüge zu befördern. Nachdem der Passagier- und Frachtverkehr eingeschränkt war, wurden täglich acht Züge befördert, die für Truppen- und andere dienstliche Transporte bestimmt waren, neben zwei Passagierzügen. Beim Beginn des Sommers sollte der Verkehr auf elf Züge nach jeder Richtung hin gesteigert worden sein. Ja, der Minister versprach sich, im Hochsommer noch eine größere Schnelligkeit zu erreichen, nachdem bis dahin weitere 58 Weichenstellen (Rasjäsdü) fertiggestellt wären.

Nun war aber die Schnelligkeit der Zugfolge für den Transport auf den Kriegsschauplatz abhängig von der Gleichmäßigkeit der Leistung aller Teile des großen Schienenweges.

Nach dieser Richtung mußte es hemmend wirken, daß die Transbaikal-Bahn nicht so schnelle Zugfolge gestattete als die Sibirische.

Im März 1904 hatten dort nur täglich sechs Züge nach jeder Richtung verkehren können, in welcher Zahl je vier Militärzüge und je ein Post- und ein Passagierzug enthalten sind. Außerdem verkehrte noch nach jeder Richtung ein Arbeitszug. Durch Anlage von elf Weichenstellen sollte nach dem Minister der Verkehr so gehoben werden, daß von Mitte April ab bereits neun Züge von Tanchoj bis zur chinesischen Grenze verkehren konnten, von denen sechs Militärzüge, einer ein Post- und Passagierzug und zwei Züge zum Transport von Wirtschafts-, Bau- und Heizungsmaterial für die Bahn, sowie zur Beförderung der notwendigsten Bedarfsgegenstände für die Bevölkerung des Gebietes Transbaikalien.

Die Leistungen der Transbaikal-Bahn waren deshalb so gering, weil diese sich, was die Versorgung mit Heizmaterial und Wasser anlangte, in besonders schwieriger Lage befand. Die Mehrzahl der die Bahn mit Wasser versorgenden Gewässer friert bis auf den Grund zu. Dann zieht sich fast in ihrer ganzen Länge zu den Seiten der Bahn eine Schicht ewig gefrorenen Bodens hin, wodurch die Bohrung artesischer Brunnen bis in eine große Tiefe ausgedehnt werden muß.

Holz ist nur an wenigen Stellen in einer den Verhältnissen der Sibirischen Bahn entsprechenden Qualität und Menge vorhanden, Kohle aber nur wenig erschlossen.

Digitized by Google

Verhältnismäßig günstig war der Zustand der Strecke Mandschurija-Charbin, deren Tagesleistung bis auf 16—18 Züge in einer Richtung gebracht worden sein soll. (?)

Man kann annehmen, daß die Leistung der ganzen Strecke von Ssyssran an der Wolga über Tscheljabinsk, Irkutsk, Mandschurija, Charbin nach Port Arthur (7243 Werst), bzw. Wladiwostok (7143 Werst) im Sommer etwa elf Züge nach jeder Richtung in vierundzwanzig Stunden betragen haben dürfte, wenn auch einzelne Teile eine größere Leistung aufgewiesen haben mögen.

Die Fahrgeschwindigkeit soll nicht ganz 9,5 km in der Stunde betragen haben, so daß ein Transport von der Westgrenze des Reiches bis Mukden einschließlich der Ruhetage 40 Tage gebraucht haben müßte*).

Bei den Transporten wurde folgendes Verfahren beobachtet: Die geschlossenen Verbände wurden möglichst zusammen befördert. Nachdem der Abtransport eines solchen, meist ein Armeekorps, beendet war, ließ man mehrere Wochen nur Transporte mit Armeematerial aller Art und Ersatzmannschaften gehen, um dann wieder eine größere Einheit fechtender Truppen zu befördern. Wenn man bedenkt, welche große Massen von Material, Handwerkern etc. der Ausbau der vernachlässigten Festung Port Arthur erforderte, was an Munition, an Eisenbahnmaterial, an Verpflegung, ja was an Mitteln für Dockeinrichtungen etc. der Flotte heranzuschaffen war auf einen Kriegsschauplatz, der wohl zur Verpflegung beitragen konnte, dem aber fast alles fehlte, was in den Ländern unseres Weltteils mit Leichtigkeit einem Heere an Kulturbedürfnissen im weitesten Sinne geboten wird, so muß man mit Recht auch nach dieser Richtung hin die Leistungen der eingleisigen Bahn als erstaunlich bezeichnen. Aber im Verhältnis zu normalen Leistungen der Bahnen war sie, namentlich im Beginn des Krieges, gering.

Wenn man nämlich berücksichtigt, was für Friktionen bei Kriegstransporten auch bei der vorzüglichsten Anordnung derselben und dem besten Zustande des Schienenweges wie des rollenden Materials und bei vorzüglichem Personal schon auf den kleineren Entfernungen im kultivierten Europa nicht zu vermeiden sind, so leuchtet ein, wie sie wachsen müssen auf die Riesenentfernungen und in dem unwirtlichen Sibirien auf einer ursprünglich wenig leistungsfähigen Bahn.

---

*) Aubert „Der Rusisch-Jap. Krieg". Berlin 1905.

Digitized by Google

Ein Umstand, der schwer in das Gewicht fallen mußte, war auch die Notwendigkeit, die Züge mit Rücksicht auf den Zustand des Schienenweges nicht zu lang zu machen.

Auch hierdurch wurde die Leistungsfähigkeit verringert.

Daß es die russische Heeresleitung ermöglicht hat, trotz aller dieser Umstände zu leisten, was tatsächlich geleistet worden ist, muß ihr, wir wiederholen dies auch hier, besonders aber den zunächst beteiligten Instanzen, zum hohen Verdienste angerechnet werden.

Nun diente aber die Ostchinesische Eisenbahn, der letzte Teil des großen Schienenweges, nicht nur als Etappenverbindung, sondern sie wurde unmittelbar zur Mitwirkung bei den Operationen selbst herangezogen.

Das Armeeoberkommando und andere hohe Stäbe waren während des Krieges in besonders hierzu eingerichteten Zügen untergebracht, dasselbe soll der Fall gewesen sein mit einzelnen Lazaretten. Admiral Alexejew als Statthalter hatte sogar im Beginn des Feldzuges, wie wir an anderer Stelle erwähnten, sich mit seinem Stabe in dem neuen Bahnhofe in Charbin einquartiert.

Man war genötigt, bei der Unmöglichkeit, auf den namentlich während des Frühjahrs 1904 schier unpassierbaren, überschwemmten Wegen, die in erster Linie der Armee bei ihrem Vorstoß gegen Süden folgenden Lazarette und Trains schnell zurückzuschaffen, die Bahn zur Hilfe zu nehmen.

Unter dem Feuer des Feindes mußte man zuweilen die Verwundeten in den Zügen zurücktransportieren.

Wir empfehlen unseren Lesern hierüber die ebenso zuverlässige wie lebensvolle Schilderung des Dr. H. Lieven in seinem vortrefflichen, im vergangenen Jahre erschienenen Werke*) über die Tage des Juni und Juli 1904 an der Bahnlinie zwischen Wafangou bis Haitschöng zu lesen, namentlich die Schicksale der Lazarette bei Daschitschao.

Die Natur des Kriegsschauplatzes zwang eben die russische Armee, sich an die Bahn zu klammern.

Bei Ljaojang gelang es auf der Bahn die schwersten Geschütze, die Verwundeten und Kranken, sowie sämtliche Lazarette nach Charbin, Guntschulin und Mukden zu schaffen und auf dem Bahnhof unter dem Feuer der Schrapnells den Abtransport so lange zu

*) Hurra! — Bansai. Erlebnisse eines Arztes während des russisch-japanischen Feldzuges" von Dr. H. Lieven. Berlin 1905. D. Reimer.

Digitized by Google

bewerkstelligen, bis das Herannahen feindlicher Infanterie zur Aufgabe desselben zwang.

Ähnlich war es in Mukden der Fall, wo allerdings, dem Verlaufe der Schlacht entsprechend, die Benutzung der Bahn für den verhältnismäßig ungestörten Rücktransport des Armeematerials, der Lazarette gegen Ljaojang eingeschränkt war.

Bei dieser Wichtigkeit der Ostchinesischen Eisenbahn für beide Teile muß es verwundern, daß weder von japanischer, noch von russischer Seite größere Unternehmungen zur Unterbrechung der Bahn entweder unterlassen, oder, wo man sie versucht, ohne nachhaltigen Erfolg geblieben sind.

Wir wollen nun unsere Ausführungen über die Leistung der Eisenbahn für die Transporte auf den Kriegsschauplatz ergänzen durch die Schilderung der Anordnung der Transporte im einzelnen und des Verlaufes der Fahrt eines Truppenteils in dem für die Winterreise eingerichteten Militärzug*).

Da die russischen Eisenbahnen sich nur im Besitze eines nicht allzu großen Wagenparks von Passagierwaggons befinden, mußte man natürlich für die Zusammenstellung der Militärzüge auf Güterwagen zurückgreifen. Jeder dieser Güterwagen wurde zur Aufnahme von 40 Mann durch Anbringung von Sitzbrettern eingerichtet, die in der Nacht zu Pritschen (narü) zum Liegen der schlafenden Mannschaften umgewandelt wurden. An den Wänden waren Vorrichtungen zum Aufstellen der Gewehre angebracht. Für den Wintertransport erhielten diese Waggons eine durch Ausschlagen mit Filz und Anbringung von Brettern gebildete Doppelwand und einen eisernen in der Mitte des Waggons angebrachten Ofen. (Infolge des hierdurch verringerten Innenraumes wurden nur 30—32 Mann in einem Wagen befördert.) Hierdurch erzielte man in diesen Waggons eine so hohe Temperatur, daß die Mannschaften oft in Hemdsärmeln (Wrubachach) die Nächte zubrachten. Wenn es auch in diesen Waggons zuweilen etwas eng sein mochte, so hatten sich doch die Mannschaften so gut in ihnen eingerichtet, daß sie sie nur ungern auf den „Haltepunkten“ (Ostanowotschnüje Punktü) verließen, um für die Ruhetage in den Kasernen dieser Stationen

*) Als Quellen dienten für diese Schilderung neben zahlreichen Artikeln des „Russkij Invalid“, des „Raswjedtschik“, der „St. Petersburger Zeitung“ und der „Nowoje Wremja“ der Aufsatz des Herrn Dobryschin in dem letzteren Journal und der Bericht des Verkehrsministers über seine Maßregeln zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Sibirischen Eisenbahn,

Digitized by Google

einquartiert zu werden. Sämtliche Mannschaften wurden vor der Abfahrt nach dem Fernen Osten mit warmen Sachen versehen, wie Halbpelzen (Poluschubki), sibirischen Pelzmützen (Papachü), Baschlyks etc. Nicht ganz so günstig hatten es die einberufenen Mannschaften der Reserve. Da sie bis zum Eintreffen bei ihren in Asien stehenden Truppenteilen in ihren eigenen Sachen reisen mußten, und nur die ganz ungenügend bekleideten Leute aus den meist nicht reichlich ausgestatteten Bekleidungsdepots der Militärkreischefs — etwa den deutschen Bezirkskommandeuren entsprechend — bekleidet wurden, so waren nicht alle dieser Reservisten genügend ausgestattet. Man hatte aber in den Depots von warmen Sachen, die in Tscheljabinsk, Irkutsk und am Baikal errichtet waren, Gelegenheit hier abzuhelfen. Namentlich an der letzten Station wurde, wie wir sahen, vor dem Antritt des Marsches über den gefrorenen See jeder noch nicht mit warmer Bekleidung genügend überwiesene Soldat mit solcher versehen.

Die Verpflegung mit warmen Mahlzeiten geschah während der Fahrt auf den hierfür schon im Frieden vorhandenen oder bei Beginn der Mobilmachung eingerichteten „Verpflegungsstationen" (wörtlich: Verpflegungspunkte, russisch: Prodowolstwennüje Punktü). Solche Stationen waren allein auf der Strecke zum Baikal errichtet in Rjäshk, Pensa, Ssysran, Ssamara, Bugurusslan, Ufa, Slatoust, Tscheljabinsk, Kurgan, Petropawlowsk, Omsk, Kainsk, Ob, Taiga, Marijnsk, Krassnojarsk, Kansk, Nowüj-Udinsk, Simja, Innokentjewskaja und Baikal. Auf ihnen konnten zu gleicher Zeit 1000 bis 2000 Portionen warmer Speise verabfolgt werden.

Geschlossene Truppenteile konnten außerdem im Zuge selbst in den mitgeführten Feldküchen ihre warmen Mahlzeiten bereiten, zu denen ihnen das Material aus den vorhandenen Magazinen geliefert wurde.

Bei den riesigen Entfernungen, welche im Laufe mehrerer Wochen zurückzulegen waren, hielt es die Heeresleitung für erforderlich, den Truppen Ruhetage außerhalb der Waggons zu gewähren, um sich auch zugleich zu reinigen, die Wäsche zu waschen etc. Solche „Haltepunkte" waren auf der Strecke von Moskau bis Irkutsk in den Städten Pensa, Ssamara und Tscheljabinsk und auf den Stationen Ob, Krassnojarsk und Innokenntjewskaja angeordnet. Während man in den Städten Häuser ermietet hatte, waren auf den Stationen Kasernements erbaut. Von besonderer Bedeutung waren die Einrichtungen auf der letztgenannten Station, die etwa

Digitized by Google

70 km von Baikal entfernt ist, und dadurch von Wichtigkeit wurde, daß, wie früher erwähnt, auf ihr alle Truppenzüge vor dem Übergange über das Eis des Baikal Ruhetage hatten, und dann so abgefertigt zu werden, daß sie so zeitig am Baikal ankamen, um mit Tagesanbruch den Marsch über den See antreten zu können.

Alle Wagen waren außerdem für den Fall von Feuerschaden mit Wassereimern versehen.

Was die Reinlichkeit in den Zügen anlangt, so waren hierfür Vorschriften gegeben. Bei der langen Fahrt schienen diese allerdings nicht genügend befolgt worden zu sein. Wenigstens finden sich in den meisten der vielen Berichte, die wir gelesen, gerade hierüber bittere Klagen.

Um bei Schneeverwehungen in dem menschenarmen Sibirien sich selbst helfen zu können, führte nach dem „Russkij Invalid" jeder Zug 200 bis 300 Erdschaufeln mit sich.

Der Verkehr vom Kriegsschauplatze in die Heimat während des Krieges gestaltete sich freilich weit ungünstiger. Abgesehen davon, daß es bei den Verhältnissen des Kriegsschauplatzes sehr schwer war, für die Verpflegung der Mannschaften und die Ausstattung der Waggons so zu sorgen wie von der Heimat aus, weil oft Zeit und Mittel hierzu fehlten, kamen die fortwährenden Stockungen auf den Stationen hinzu, die durch die Notwendigkeit hervorgerufen wurden, die Verstärkungen und die Armeematerialen, unter dem Drucke der Lage vor dem Feinde so schnell wie nur möglich ohne Rücksicht auf etwaige Störungen der Rücktransporte heranzuführen.

Sehr traurig sah es aus mit dem Transport der Verwundeten auf der Bahn. Auch, wenn man von den ganz unberechtigten Kritiken absieht, die vergessen, daß der Krieg eben ein grausames Handwerk und auch die besten Sanitätseinrichtungen in gewissen Kriegslagen, wie z. B. nach einem eiligen Rückzuge nach einer großen Schlacht, in der man, wie bei Mukden, ganz ausschließlich auf eine einzige eingleisige Bahn angewiesen ist, versagen, scheinen hier oft ungeordnete Verhältnisse geherrscht zu haben.

Die russische, auch die deutsche Presse ist nach dieser Richtung hin im Laufe des Krieges mit zum Teil auf mangelndem Urteil oder böswillige Tendenz beruhenden Vorstellungen überreich versorgt worden.

Wenn wir unser Urteil aber auf Schilderungen zuverlässiger und urteilsfähiger Persönlichkeiten gründen, so zeigen uns auch

Digitized by Google

diese die Zustände, wie den Eisenbahntransport vom Kriegsschauplatze, in einem recht trüben Lichte.

So schreibt ein russischer Oberarzt über eine Fahrt, die er Anfang August 1904 von Ljaojang nach Charbin allein und im besonderen Auftrage machte:

„Eine Eisenbahnfahrt kann einen jetzt zur Verzweiflung bringen. Sie gestaltet sich etwa folgendermaßen: Zwischen den etwa 30 Werst voneinander entfernten Stationen sind mehrere provisorische Haltestellen (die bereits mehrfach von uns erwähnten Rasjäsdü) eingeschoben, die ein doppeltes Gleis haben (zuweilen auch mehrere) und zur Kreuzung der Züge bestimmt sind. Diese haben einen Abstand von 10 Werst. Auf diesen Weichen hält der Zug meist 2 bis 6 Stunden. So legt man denn im Laufe des Tages nur eine verhältnismäßig kurze Strecke zurück.

Das schlimmste ist, daß man auf den Stationen nichts zu essen bekommt. Der Hunger läßt sich noch eher überwinden; unser ärgster Feind ist der bei der unerträglichen Hitze stets rege Durst. Ihn zu löschen ist unmöglich. Würde doch wenigstens für ausreichende Mengen gekochten Wassers gesorgt, um den allgemeinen Gesundheitszustand wäre es dann besser bestellt."

Am schlimmsten scheint es mit dem Transporte der Verwundeten gestanden zu haben.

Die bösesten Tage sah die Eisenbahn aber nach dem Kriege, in den Zeiten, als Sibirien und Transbaikalien Zeugen der wüstesten Anarchie waren, und die bis zu höheren Beamten hinaufreichender „Забатовка", d. h. der Streik der Eisenbahner und teilweise der Sicherheitsorgane, den Rücktransport lahm legte. Die Bahn befand sich auf gewissen Strecken tagelang in den Händen von streikenden Beamten, denen der Pöbel und betrunkene Reservisten assistierten, ein tragischer Abschluß der glänzenden Rolle, die sie im Kriege gespielt hatte.

Über die Gesamtleistung der Bahnen fehlen heute noch zuverlässige Unterlagen.

Sie lassen sich annähernd beurteilen aus der Truppenzahl, die auf ihnen nach dem Fernen Osten geschafft wurde und der Zahl der rückwärts Evakuirten. Aber abgesehen davon, daß viele Transporte und Personen nicht die ganze Strecke benutzt haben, liegen hierfür noch zu wenig zuverlässige Nachrichten vor. Noch mehr gilt dies für die Transporte von Kriegsmaterial aller Art. Dennoch besitzen wir einige Anhaltspunkte zur Beurteilung der Gesamtleistung der Bahnen.

Ende Juli 1905 sollen nach auf den zuverlässigsten Quellen gestützten Angaben der „Loebelschen Jahresberichte über die Ver-

Digitized by Google

änderungen und Fortschritte im Militärwesen. Berlin 1906“ mit dem im Antransport befindlichen 13. Armeekorps die russischen Streitkräfte in der Mandschurei die Stärke von 606 Bataillonen, 201 Eskadrons und Ssotnien, 283 Batterien und rund 515 000 Gewehren, Säbeln und 1856 Feldgeschützen erreicht haben.

Diese Truppenmassen hätte die Bahn befördert, wenn man die Verluste der Armee gleich der Stärke der ursprünglich in Ostasien befindlichen Truppen annimmt. Einen weiteren Einblick in die Leistungen der Eisenbahn gibt ein soeben veröffentlichter Dankerlaß des Oberkommandierten des Militärbezirks Kasan. Danach durchfuhren die Station Ssysran in östlicher Richtung vom 10. Februar 1904 bis zum 25. Juli 1905 6065 Züge, davon 2384 Güterzüge. Es ergibt dies eine Tagesleistung von etwa 11,4 Zügen. Auf den großen Verpflegungsstationen Ssysran, Ssamara und Pensa wurden zuweilen bis 8000 Mann, in Tscheljabinsk sogar bis zu 12000 Mann täglich verpflegt. Das sind Zahlen, welche mehr als Worte für das von dem eingleisigen Schienenwege der Armee Geleistete sprechen.

Es erübrigt noch, einen Blick zu werfen auf die Verwertung und die Ausgestaltung der Verbindungen auf dem Mandschurischen Kriegsschauplatze selbst durch die Kriegführenden.

Die Ergänzung der Schienenwege und die Besserung der Landstraßen zunächst für die Zwecke des Krieges gewinnt in diesem Feldzuge um so mehr an Bedeutung, als das Schienennetz in einem bisher mit Ausnahme der Ostchinesischen Eisenbahn im europäischen Sinne wegelosen Lande ausgeführt und teilweise von den Kriegführenden später im Frieden ausgestaltet wurde. Namentlich gilt dies von den Japanern, die hierdurch das während des Krieges ausgebaute Eisenbahnnetz Koreas mit der Ostchinesischen Eisenbahn verbanden. So diente der Krieg der Entwicklung des Verkehrs.

Dem russischen Heere standen bei Beginn des Krieges zur Verfügung:

1. An Eisenbahnen: Die Ostchinesische Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung mit ihren Verzweigungen und die Ussuri-Bahn.
2. An Hauptlandstraßen:
   a) Von Aigun nach Chabarowsk im Osten, Tsitsikar im Süden.
   b) Von Tsitsikar nach Charbin und über Bodunö nach Kirin und Kwangtschöngtszi.

Digitized by Google

c) Von Kirin die Mandarinenstraße über Mukden, Ljaojang nach Dalnij mit Gabelung nach Inkou und Antung sowie die Straße über Ninguta, Huntschun nach Wladiwostok.

Dieses Straßennetz wurde nun durch eine Anzahl von Feldbahnen ergänzt, welche ebenso wie verschiedene Kolonnenwege seitens der Truppen schon im ersten Teile des Fe dzuges erbaut wurden.

Es seien von diesen erwähnt:

Die Feldbahn von Tsitsikar bis Bodunö, deren Bau im Juli 1905 eingestellt wurde.

Bis zur Schlacht bei Mukden waren ferner erbaut:

a) Eine Vollbahn von Fujatun an der Strecke Mukden-Dalnij nach Westen hin bis Maturau, die bis Tschansipu fortgesetzt wurde. Soweit uns bekannt, diente sie nur Zwecken des Oberkommandos, soll aber auch zu Verpflegungstransporten benutzt worden sein.

b) Feldbahnen hart östlich der Hauptbahn von Sachetun nach Adjatun und westlich der ersteren von Sujatun über Tschansipu bis Tunlindsi am Schaho und von Sujatun nach Syfantu.

Die Feldbahnen wurden mit Pferden betrieben, ein Zweispänner soll 100 Pud fortgeschafft haben.

Nach der Schlacht bei Mukden wurden vom Bahnhofe aus drei Feldbahnen erbaut, und zwar nach Westen hin bis Ludjapusa, nach Südosten bis Lamatensu und Südosten bis Höörsu.

Von diesen Schienenwegen war der zweite im September 1905 beendet, der letztere, 48 km lang, in fünf Wochen fertiggestellt worden, so daß drei Züge nach jeder Richtung verkehren konnten.

Vom japanischen Heere sind im Laufe des Feldzuges benutzt, bzw. erbaut und ausgebaut worden:

An Eisenbahnen: Sämtliche bisher von den Russen verwertete und erbaute Eisenbahnen, soweit sie von den Japanern in Besitz genommen wurden.

Es wurde zunächst die Bahn von Dalnij über Mukden Tjeling bis Kaijouan (Kaiyümü?) in einer Länge von 500 km aus der russischen Spurweite (1,525 m) in die japanische (1,067 m) umgeändert.

Inzwischen waren auch die koreanischen Bahnen, und zwar die Strecke Fusan-Söul bis Ende Mai 1905 und die Strecke Söul-Widschu bis zur Grenze der Mandschurei bis zum 1. Juli 1905 fertiggestellt.

Digitized by Google

Von Widschu (Antung) wurde über Fönghwangtschöng nach Ljaojang eine Feldbahn erbaut, die zurzeit zur Vollbahn umgebaut werden soll. Nach der Schlacht bei Mukden wurden ferner sämtliche von den Russen erbaute Zweig- und Feldbahnen, soweit sie von den Japanern in Betrieb genommen wurden, in japanische Spurweite umgeändert.

Die von den Russen von Mukden bis Funschun erbaute Bahn wurde bis Pakiutsze im Tale des Hunho verlängert und eine Bahn von Mukden nach Hsinmintun erbaut, ebenso eine Feldbahn von Motienling bis Pönsihu (etwa 35 km).

So entstand durch den Krieg ein völlig neues Verkehrsnetz vom Süden Koreas bis in das Herz der Mandschurei.

Daß die Japaner sehr viel zur Verbesserung der Landwege getan, sei beiläufig erwähnt. Auf dem Hunho und dem Ljauho, teilweise auch auf dem Jalu und auf dem Taitszeho, waren Dschunkentransporte von bis zu 400 Dschunken täglich organisiert. Jedes dieser Fahrzeuge konnte 6 t Ladung führen, alle zusammen also 2400 t oder die Last von acht Eisenbahnzügen.

Über die Dampferflotille, welche den Russen im Stromgebiete des Amur zur Verfügung stand, ist schon an anderer Stelle berichtet worden. Man hatte sogar Schleppzüge eingerichtet. Für den Krankentransport wurden Lazarettschiffe zu 150 Betten bereit gestellt. Das Rote Kreuz übernahm die Krankenbeförderung auf dem Sungari von Charbin bis Chabarowsk. Der obere Sungari wurde namentlich zu Verpflegungstransporten für die I. Armee benutzt.

Wir schließen hier die Schilderung der Verbindungen des Fernen Ostens. Ihre Entwicklung, ihre Verwertung und ihre Schicksale bilden unstreitig ein interessantes Kapitel der Kulturgeschichte des Fernen Ostens.

Digitized by Google

Anhang.

Die wichtigsten Daten aus der Geschichte des Feldzuges 1904 und 1905.

8. Februar 1904. Die Japaner beginnen die Feindseligkeiten mit dem Angriffe auf die russische Flotte in Port Arthur und die russischen Kriegsschiffe in Tschemulpo.

13. April 1904. Die beabsichtigte offensive Tätigkeit der russischen Flotte erleidet durch den Untergang des Admirals Makarow mit dem „Petropawlowsk“ ihr Ende.

Mai 1904. Übergang der Japaner über den Jalu. — Landung der Japaner auf der Ljautung-Halbinsel und Beginn der Operation gegen Port Arthur.

Juni 1904. Mißglückter Versuch der Russen unter Baron Stackelberg, Port Arthur zu entsetzen.

Juni bis Aug. 1904. Offensive der Japaner gegen Norden.

10. Aug. 1904. Mißlungener Durchbruch des russischen Geschwaders von Port Arthur nach Wladiwostok.

30. Aug. bis 5. Sept. 1904. Für die Japaner siegreiche Schlacht bei Ljaojang.

Oktober 1904. Mißlungene Offensive des russischen Landheeres von Mukden gegen Süden.

2. Januar 1905. Kapitulation von Port Arthur.

Januar 1905. Neuer Versuch der Russen zur Offensive des Landheeres. — Raid des Generals Mischtschenko und Schlacht bei Sandepu.

März 1905. Kämpfe bei Mukden, infolge deren die Russen gegen Norden zurückgehen.

27. u. 28. Mai 1905. Die Operationen des Ersatzgeschwaders unter dem Admiral Roshestwenskij nehmen ihr Ende mit der Niederlage bei Tsuschima.

Juli 1905. Eroberung der Insel Sachalin durch die Japaner.

5. Sept. 1905. Präliminarfriede.

15. Okt. 1905. Ratifizierung des Friedens von Portsmouth.

Digitized by Google

Zu Seite 194 (Ob-Jenessei-System).

Nach Beendigung des Druckes ging uns über die Schiffahrt auf dem Ob-Jenessei-System die folgende wichtige Mitteilung zu:

Es ist nicht lange her, daß auf dem Flußsystem des Ob-Jenessei nur kleine Dampfschiffe von einer Tragfähigkeit verkehrten, die 1000 Pud nicht überschritt. Vor 20 Jahren verkehrten zwischen Tomsk und Tjumen nur Dampfschiffe der Reederei von Kurbatow-Ignatow. Diese Dampfschiffe schleppten Arrestanten-Barken und nahmen bei ihrer Rückkehr nach Tjumen auch Waren mit, namentlich Tee und Häute.

Heute entwickelt sich, wie die „Torgowo-Pramüschlennaja Gaseta" meldet, die Dampfschiffahrt auf dem Ob-Jenessei-System in einer früher nicht geahnten Weise.

Nach dem Verzeichnis der auf diesen Flüssen verkehrenden Schiffen, die unter der Kontrolle des Ressorts des Tomsker Bezirkes der Wegeverbindungen stehen, sind von solchen Schiffen auf dem Ob allein 132 Dampfer vorhanden. Von diesen sind 52 Bugsirdampfer, 36 Bugsirdampfer die auch Personen befördern, Fracht-, Bugsir- und Personendampfer zugleich 3, Passagierdampfer 2, Frachtdampfer verschiedener Art 3.

Diese Dampfer haben zusammen 8099 PS, im Durchschnitt ein jeder 61 PS. Dabei schwanken die Pferdekräfte der einzelnen Schiffe zwischen 4 und 250. Die Gesamttragfähigkeit beträgt 42 381 000 Pud. Die Schiffe können zusammen 19 000 Menschen fortschaffen, die einzelnen zwischen 2 und 2000 Passagiere.

Auf dem Jenessei sind heimatsberechtigt 29 Dampfschiffe, unter denen 7 Staats-Dienstdampfer, 7 Bugsir-, 4 Bugsir-Passagier-, 3 Fracht-Passagierdampfer, 3 für den bautechnischen Dienst etc. Im ganzen entwickeln sie in ihren Maschinen 738 PS, die bei den einzelnen Dampfern zwischen 2 und 140 PS schwanken. Zusammen kann die Dampfer-Flotte des Jenessei 54 500 Pud befördern. An Passagieren transportieren die Dampfschiffe zusammen 3403, das größte 1201, das kleinste 20.

An Segelschiffen sind auf beiden Flüssen heimatsberechtigt 356, die zusammen 16 806 Pud laden können.

Die Passagierschiffe entsprechen in ihrem Bau und ihrer Einrichtung etwa den auf der Wolga und auf der Kama verkehrenden. Sie werden meist mit Holz geheizt.

Digitized by Google

Zu Seite 208 (Eisenbahnbau zwischen Nordamerika und Asien, Untertunnelung der Beringstraße)

brachte die Presse am 25. Oktober die telegraphische Mitteilung, daß sich in Trenton (New Jersey) eine „Trans-Alaska and Siberian-Company" gebildet hätte, deren Zweck die Verbindung des Schienenweges des Fernen Ostens mit Alaska ist. Es soll hierfür ein Kapital von 6 000 000 Dollars bereits gezeichnet sein. Wir registrieren diese bisher noch nicht von anderer Seite bestätigte Nachricht als einen Beweis, daß der Gedanke, so abenteuerlich er auch erscheinen mag, noch nicht aufgegeben worden zu sein scheint.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

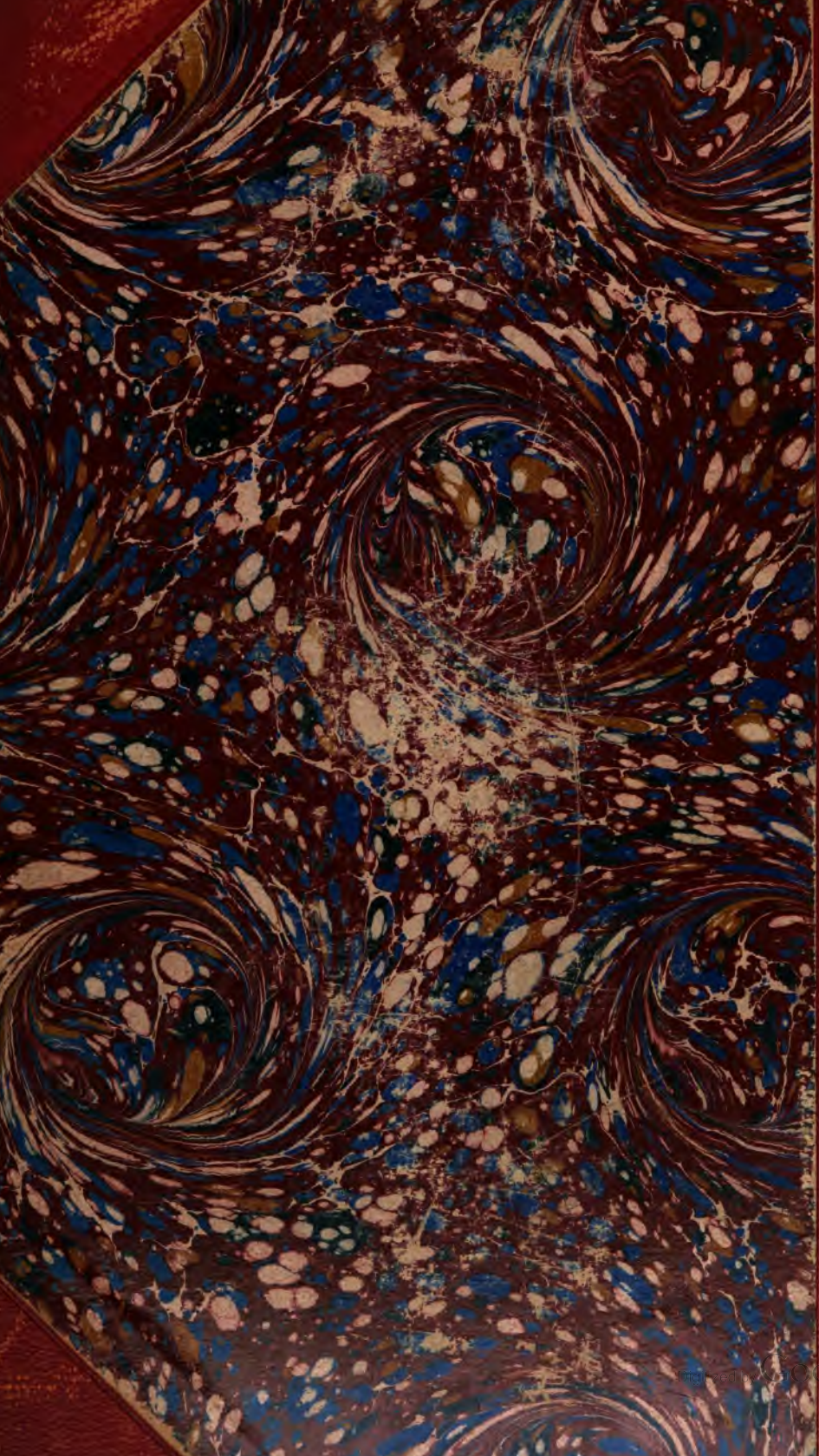
Digitized by Google

3 2044 051 046 878

FEB 7 1912

DUE JAN 29 '38

Digitized by Google


Digitized by Google